This is a reproduction of a library book that was digitized by Google as part of an ongoing effort to preserve the information in books and make it universally accessible.

Google™ books

https://books.google.com

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

KAIS. KÖN. HOF BIBLIOTHEK
390.506-B
PERIOD.

Sg. 2. 2.

Digitized by Google

390506

Österreichische Nationalbibliothek
+Z227224903
Digitized by Google

Digitized by Google

SOCIÉTÉ

DES SCIENCES, DES ARTS ET DES LETTRES

DU HAINAUT.

Mémoires et Publications.

III^e^ SÉRIE.

TOME NEUVIÈME.

Digitized by Google

Digitized by Google

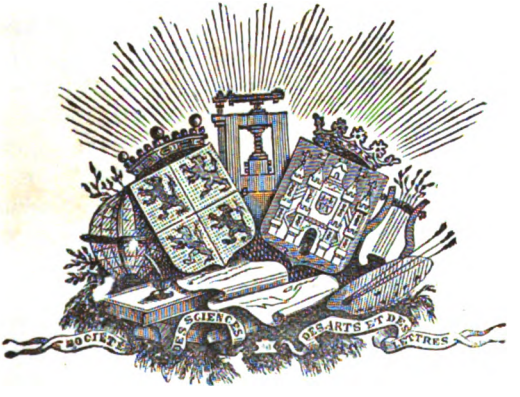
MÉMOIRES

ET

PUBLICATIONS

DE LA SOCIÉTÉ DES SCIENCES,
DES ARTS ET DES LETTRES DU HAINAUT.

ANNÉE 1873.



MONS,
IMPRIMERIE DEQUESNE-MASQUILLIER.
M LCCC LXXIV.

Digitized by Google

Digitized by Google

Société des Sciences, des Arts et des Lettres du Hainaut.

TRENTE-NEUVIÈME ANNIVERSAIRE.

Séance publique du 11 juin 1873.

La réunion a lieu à 11 heures, dans la salle des séances du Conseil communal.

Sont présents : MM. E. De Puydt, *Président*, Devillez et Clesse, *Vice-Présidents ;* Houzeau de Lehaie, *Secrétaire-général*, Adolphe Dastot, De Bettignies, Max. Deprez, Julien De Puydt, Devillers, Grenier, Laguesse, Laroche, Putsage, Rouvez, Vincent et Dumont, *Secrétaire.*

Un auditoire assez nombreux garnit la salle.

Sur l'invitation de M. le président, M. Demoor, général commandant la province prend place au bureau.

M. Desoignie, lauréat de l'année, siége aussi parmi les membres de la Société.

Il est fait part à l'assemblée d'une lettre par laquelle M. F. Dolez, bourgmestre, exprime le regret de ne pouvoir assister à la séance, étant retenu à Bruxelles par ses devoirs de sénateur.

M. De Puydt, président, prononce le discours d'ouverture, dont le sujet est *l'homme préhistorique.* Dans ce savant travail, résultat de nombreuses recherches, il s'attache à dépeindre ce qu'était la situation de l'homme à cette époque reculée, spécia-

Digitized by Google

lement dans la contrée qui constitue aujourd'hui les provinces belges.

D'unanimes applaudissements témoignent à plusieurs reprises combien l'orateur a su rendre intéressante pour tous cette étude rétrospective.

M. Dumont, secrétaire annuel, donne lecture de son rapport sur la situation de la Société pendant l'année académique 1872-1873.

M. Clesse lit une pièce de poésie intitulée *l'éclaircie ;* M. Arthur Grenier une ballade, *la jeune fille de Tréchers* ; M. Hippolyte Laroche un poème sur *l'Humanité ;* enfin M. Clesse débite une épître en vers qui a pour titre : *sur la première page d'un album.*

Chacune de ces compositions est accueillie par de chaleureux applaudissements.

M. Houzeau de Lehaie, secrétaire-général, présente son rapport sur le résultat des concours de l'année 1872.

M. le président remet ensuite la médaille d'or à M. Jules Desoignie, auteur du mémoire en réponse à la 11e question de ces concours : *Histoire des voies de communication tant par terre que par eau dans le Hainaut.*

La séance est levée.

Le Président,

P.-E. DE PUYDT.

Le Secrétaire,

L. DUMONT.

Digitized by Google

DISCOURS D'OUVERTURE.

1873.

SUR L'HOMME PRÉHISTORIQUE.

MESSIEURS,

Depuis notre séance anniversaire de l'an dernier, la Belgique a eu l'honneur de donner l'hospitalité au congrès international des sciences préhistoriques, et deux petites communes limitrophes de Mons, Spiennes et Mesvin, ont été le but d'une excursion pleine d'intérêt pour les savants européens réunis à Bruxelles.

Si je rappelle ici ce petit événement, ce n'est pas pour avoir l'occasion de rendre un hommage public à deux des nôtres, M. Aug. Houzeau de Lehaie et M. F^ois^ Cornet, les savants et infatigables organisateurs de cette fête scientifique; c'est bien moins encore avec l'intention d'empiéter sur un domaine qui n'est pas le mien en vous entretenant d'archéologie.

Digitized by Google

Je ne suis, à mon grand regret, ni archéologue, ni géologue, ni même savant; c'est pour cela que libre des obligations qui s'imposent à la science pure, je puis me permettre, surtout dans cette réunion presque intime, d'envisager les découvertes préhistoriques à un point de vue purement philosophique, et d'y saisir çà et là, parmi les faits les mieux établis, la filiation de quelques vérités qu'il n'est pas inutile de méditer de nos jours.

Il nous faudrait essayer de remonter, par la pensée, jusqu'à l'époque géologique où la présence de l'homme est suffisamment constatée. On a émis sur ce sujet, depuis peu d'années, des opinions dont la hardiesse donne le vertige. Sans aller aussi loin que M. l'abbé Bourgeois, on peut regarder comme acquise à la science et désormais hors de contestation, l'existence de l'homme en Belgique au commencement de l'époque quaternaire.

Je voudrais pouvoir donner à mes expressions un sens plus précis, plus accessible surtout à l'esprit de ceux qui ne sont pas familiers avec la géologie. Jusqu'où nous reportent ces époques tertiaire, quaternaire, etc., qui marquent la succession des temps sans en indiquer la durée? Ici, messieurs, il ne faut pas oublier que nous parlons d'un passé sans histoire, dont la chronologie ne peut reposer que sur des hypothèses. Mais ce que des faits irrécusables attestent, c'est qu'il s'agit de temps prodigieusement reculés. Et cependant, l'homme quaternaire se dégage peu à peu de la nuit profonde où il semblait à jamais enseveli. Les preuves palpables de son existence se retrouvent dans les cavernes qu'il a habitées aux bords de la Lesse et de la Meuse, associées aux ossements du mammouth, du lion des cavernes, de l'hyène, de l'ours, du rhinocéros. Il a été leur contemporain, il a lutté contre ces gigantesques ennemis avec des moyens dont l'exiguité nous épouvante et nous confond.

Dans le Hainaut même, aux portes de Mons, on découvre des silex évidemment taillés de main d'homme dans la même couche qui renferme les os du mammouth.

Que pouvaient être ces premiers êtres humains dont on constate l'existence dans notre Belgique? à quelle race appartenaient-

Digitized by Google

ils? comment et de quoi vivaient-ils? jusqu'où s'élevait leur développement intellectuel et moral? Pour répondre à ces questions et à bien d'autres, on possède quelques débris recueillis avec des peines infinies et dont l'âge relatif a été constaté avec un soin minutieux : ossements de l'homme lui même, extrêmement rares jusqu'ici ; ossements des animaux dont il s'est nourri ; puis des silex grossièrement taillés, des fragments d'une poterie encore plus grossière, des os, des bois de cerfs façonnés en outils ; des restes de foyers, avec de grosses pierres rangées à l'entour pour servir de siéges et peut-être d'oreillers.

Je n'ai garde de suivre les savants dans les constatations poussées jusqu'au luxe, qui ont fermé la bouche aux incrédules et permis d'assigner un âge et un sens à ces découvertes. J'arrive de suite aux résultats acquis. Je vois cet homme, que l'on ose à peine appeler préhistorique, car il a dû devancer l'histoire de quelques milliers de siècles, sortir de ces recherches avec certains traits de sa physionomie, de ses goûts, de ses habitudes, de ses mœurs. Bon nombre de ses demeures ont été reconnues et fouillées jusque dans leurs moindres recoins. Les rares pièces de son squelette, étudiées par les antropologistes, ont donné à croire que ce contemporain du Mammouth était de race noire, se rapprochant beaucoup du nègre australien. N'oublions pas qu'à cette époque notre climat était bien différent de celui d'aujourd'hui : plus chaud en hiver et excessivement humide. Les pluies devaient être très fréquentes et torrentielles. Nos rivières roulaient d'énormes masses d'eaux, qui remplissaient et par delà les vallées actuelles. La Meuse atteignait, suivant M. Ed. Dupont, de 4,000 à 6,000 mètres de largeur et 80 mètres de profondeur. Les plaines, les hauteurs, devaient être couvertes de forêts marécageuses, dont la puissante végétation pourrissait sur place et s'alimentait de ses propres détritus. On a peine à faire abstraction de tout ce que l'on voit au point de se représenter l'aspect de nos contrées dans ces temps si différents du nôtre ; mais ce qu'il est surtout difficile de concevoir, quoique la négation soit impossible, c'est l'existence de l'homme dans un milieu semblable ; d'un

Digitized by Google

homme à visage quasi bestial, à peine supérieur aux brutes dont il fait sa nourriture; contraint à attaquer et à se défendre, chasseur et proie tout ensemble; disputant aux ours et aux hyènes les cavernes qui doivent lui servir de refuge.

On se demande avec quelque inquiétude quels rapports peuvent exister entre ces noirs troglodites et nous. Est-il possible que la suite des siècles ait modifié leur couleur et la structure de leurs crânes, développé leur intelligence, et qu'insensiblement ils soient devenus ce que nous sommes? Rassurez-vous, si toutefois la possibilité de cette filiation vous humilie. Il ne paraît pas, en effet, que ces belges contemporains du mammouth aient laissé de descendance directe.

La géologie nous apprend que la période quaternaire, celle qui a précédé la nôtre, a vu se succéder des phénomènes plus ou moins obscurs mais d'une grande puissance, qui ont changé à deux reprises la face de nos contrées, leur climat, leur Flore et leur Faune. L'homme du mammouth n'a pas échappé à ces révolutions, et soit que le refroidissement du climat l'ait forcé à émigrer, soit qu'une race nouvelle et plus énergique l'ait refoulé et détruit, toujours est-il qu'on ne le retrouve pas dans l'homme contemporain du renne et de l'ours arctique.

L'époque glaciaire succède à l'âge du mammouth. Je prends le fait scientifique sans en discuter les causes. Le fait, c'est que le climat se refroidit au point que les glaciers couvrent toute la Suisse et s'étendent vers nous jusque sur les Vosges. Sous l'influence d'une température que l'on ne trouve plus que dans le nord, les grands pachydermes périssent ou émigrent; ainsi que le lion, l'hyène, etc. Maintenant le renne habite nos plaines, avec l'ours arctique, la marmotte, le chamois, le bouquetin, le glouton et d'autres animaux qui, depuis, nous sont devenus étrangers à leur tour, mais qu'on retrouve bien avant dans le nord ou sur les sommets glacés des Alpes ou des Pyrénées.

L'homme a changé comme l'aspect du pays. C'est une race présumée asiatique d'origine et appartenant au type mongole, qui habite nos cavernes de la Meuse. Comment y est-elle venue? on

Digitized by Google

ne le sait guères, mais les traces de son séjour abondent. Ses armes, ses outils, ses poteries, les ossements des animaux dont elle s'est nourrie témoignent qu'elle y a vécu longtemps. On y retrouve, cette fois, des squelettes humains en grand nombre, régulièrement rangés dans des grottes sépulchrales, et des indices de repas funéraires. Ces restes sont disséminés dans une couche de terrain partout superposée à celle qui contient les reliques de l'âge précédent. La nature des dépôts et leur épaisseur témoignent de la durée des temps.

Cet homme nouveau, ce mongoloïde qui habite nos cavernes à l'époque glaciaire, a-t-il apporté avec lui les premiers éléments de la civilisation? Cultive-t-il quelque peu le sol? Est-il au moins pasteur, comme souvent la race dont il forme un rameau? A-t-il domestiqué le bœuf, le cheval ou le renne? En aucune manière. renne, cheval, bœuf, chèvre, chien, sont pour lui des gibiers dont il vit. Toute proie lui est bonne, et il est exclusivement chasseur et carnivore. Ses habitations, minutieusement explorées, montrent un certain progrès dans la façon de ses outils de silex et d'os, une recherche de parure grossière, quelque respect pour les morts. On soupçonne que certaines pierres, importées de bien loin, ont été pour lui des amulettes, des objets de superstition. Pour le reste, cette seconde race n'est guère supérieure à sa devancière; son dénuement est peut-être plus grand; ses habitations souterraines ne révèlent aucune recherche de bien-être, aucun soin de propreté ni d'ordre. Il vit au milieu des débris de ses repas; le sol est jonché d'ossements; l'atmosphère doit en être infectée.

Est-ce donc dans cette seconde race que nous devons chercher nos ancêtres? Pas encore.

Rien n'indique que durant la longue série de siècles qui forment l'époque glaciaire, cet homme ait accompli des progrès sérieux; qu'il ait marqué quelques uns de ses pas sur le chemin de la civilisation. Réduit comme la race précédente à vivre péniblement de chasse; astreint, de plus, à se vêtir de peaux de bêtes, à s'abriter contre de longs et rudes hivers, à entretenir du feu, il n'a certainement eu nul loisir pour cultiver son intelligence.

Digitized by Google

La période glaciaire prend fin à son tour. Le climat s'adoucit de nouveau et devient à peu près ce qu'il est encore.

Une masse énorme de limon, entraînée sans doute des hauteurs par les torrents d'eau que déverse la fonte des glaces, s'est précipitée sur nos plaines, dont elle a comblé les inégalités. C'est ce limon qui fait la richesse de notre sol. Toute la contrée prend, dans son ensemble, la figure qu'elle a de nos jours, et à part ce que l'homme a détruit, animaux et plantes sont identiques à nos espèces actuelles.

Ne nous y trompons pas, nous sommes encore immensément loin des temps historiques. C'est l'âge de la pierre polie qui commence. Chose étrange, tout au début de cette nouvelle phase, nous trouvons établie dans nos provinces une troisième race d'hommes. C'est encore l'Asie qui lui a donné naissance, les régions du Caucase, dit-on, et cette fois on s'accorde à nous les donner pour ancêtres.

La pureté de cette filiation est bien un peu sujette à caution. Sans parler des populations antérieures, qui n'ont pas disparu sans se mêler quelque peu à leurs vainqueurs, nous avons subi, depuis, tant d'invasions et de conquêtes, qu'à vrai dire on ne sait pas au juste de qui nous descendons.

Une autre opinion prend de l'importance : l'homme de l'époque glaciaire n'aurait pas disparu après l'invasion Aryenne; il se serait confiné dans quelques parties du pays où, à travers bien des mélanges, on distinguerait encore les caractères d'une race plus petite de taille, au crâne brachycephale.

Laissons à l'avenir le soin de résoudre ces problèmes, et jetons un coup d'œil sur les nouveaux venus, de race aryenne. Les cavernes de la Lesse et de la Meuse ont conservé des traces de leur séjour, mais il est visible qu'ils n'y sont plus confinés. Les silex aux types de l'époque sont infiniment plus communs dans les champs que dans les grottes. On peut voir, sur les hauteurs de Spiennes et de Mesvin, les déchets accumulés d'une fabrication considérable et sous le sol même où ils le taillaient, on retrouve les puits et les galeries creusés pour y rechercher la

Digitized by Google

matière première de leur industrie, le silex, le fer de ce temps là. Ils savent le tailler avec une habileté étonnante et en font un grand commerce.

Aux âges du mammouth et du renne, les peuplades de la Meuse se servent exclusivement d'un silex de couleur blonde, dont le gisement le plus rapproché est en Champagne. Celui de Spiennes, qui est d'une teinte noirâtre et bien reconnaissable, ne se rencontre jamais dans les cavernes. Dans le Hainaut, dès l'âge du mammouth, c'est notre silex qui est en usage. Ainsi voilà des populations juxta-posées, pour ainsi dire, qui semblent ne pas se connaître et n'avoir nulles relations d'échange. De là à conjecturer qu'elles sont d'origines différentes et ennemies, il n'y a qu'un pas.

Quoique les métaux lui soient encore étrangers, l'homme de la pierre polie est évidemment supérieur à celui du renne. Ses armes, ses outils d'os et de pierre, sont le fruit d'un travail mieux entendu. Sous un ciel moins rigoureux, il peut habiter en plein air, dans des cabanes de branchages et d'argile. Moins entouré d'animaux féroces, il peut chasser avec quelque sécurité les ruminants inoffensifs qui peuplent les forêts. Pour longtemps encore il n'est ni cultivateur ni pasteur; on voit que le progrès marche à pas de tortue, mais enfin il marche.

Ce n'est pas seulement à Spiennes et à Mesvin que les populations de la pierre polie ont marqué leur séjour. On ne peut douter que la recherche du silex n'ait été l'origine des grottes artificielles ou *trous de sarrassins* qu'on trouve en grand nombre dans le petit bois de Ciply. Peut être ces excavations, si faciles à creuser dans le calcaire grossier de Ciply, ont-elles servi d'habitation à l'homme du mammouth. Il est regrettable que l'argent manque pour y faire des recherches, que les travaux postérieurs ont, d'ailleurs, rendues très délicates. MM. Cornet et Briart signalent encore d'autres champs d'exploitation à Cuesmes, au Flénu, à Elouges. Le temps en révèlera sans doute bien d'autres.

Il résulte de ceci que, dès lors, la population des environs de Mons avait une certaine importance, et que le commerce auquel elle se livrait devait lui donner un peu d'aisance, en même temps

Digitized by Google

qu'il lui apportait des notions sur l'industrie des peuples du midi, plus avancés en civilisation.

N'allons pas plus loin. Cet aperçu sommaire des âges géologiques donne lieu à plusieurs remarques sur lesquelles je voudrais m'arrêter.

La première qui s'impose à nous, c'est l'antiquité prodigieuse de l'espèce humaine. Je l'ai signalée dès mon début; je n'y reviens que pour préciser davantage. L'époque quaternaire, pour ne pas remonter au delà, doit avoir eu une énorme durée, auprès de laquelle les temps historiques ne sont qu'un moment. Les savants modernes s'accordent à penser que les changements advenus successivement à la surface de notre globe, sont dus aux mêmes causes physiques qui existent et agissent encore, et non à de subits cataclysmes que rien n'expliquerait. Or si l'on se place à ce point de vue, comment ne pas demeurer confondu devant l'immensité de cette période, où la face de l'Europe a changé trois fois radicalement, sol, climat, animaux et plantes; où d'immenses dépôts se sont lentement accumulés, où chaque race éteinte ou disparue a laissé des montagnes de débris !

Ce qui n'est pas moins étonnant à constater, c'est le point de départ, l'état originaire de cette race orgueilleuse qui doit régner un jour sur la création terrestre.

« L'homme est un Dieu tombé qui se souvient des cieux »

a dit un grand poète... qui n'avait pas étudié la géologie. A côté de cette image d'une si haute ambition, que l'on mette le portrait de ce Dieu prétendu, de ce monarque à venir tel que la science moderne le reconstitue à l'âge du Mammouth. Seul, parmi les êtres créés, il n'a reçu de la nature ni vêtement pour se protéger contre les intempéries, ni armes pour se défendre. Il est nu, faible, sans protection. Sa croissance est très lente et il doit apprendre péniblement tout ce qui lui est nécessaire pour subsister. La plupart des animaux le devancent à la course. Il ne grimpe aux arbres qu'avec effort; il nage difficilement. Demeures, vêtements, armes, ustensiles, il doit tout créer, sous peine de périr de froid ou de misère. Les antres obscurs où il se cache, il

Digitized by Google

doit les disputer aux hyènes, aux lions et aux ours. La chasse est son unique ressource; du moins on n'entrevoit rien, dans la nature végétale, qui ait pu varier utilement son alimentation. Mais la chasse a, pour ce malheureux être, des difficultés inouïes. Non pas que le gibier manque, il est aussi abondant que varié, mais le chasseur n'a pour arme que ses bras, aidés d'un silex tranchant et, probablement, d'un épieu coupé dans la forêt et aiguisé au feu du foyer. Avec cela, il doit attaquer jusqu'à des colosses, comme le rhinocéros et le mammouth; il doit combattre l'hyène, le grand ours, le lion. Leurs os épars en grand nombre dans les cavernes, brisés pour en extraire la moëlle, attestent qu'il s'en est rendu maître, mais combien de fois n'est-ce pas le gibier qui a dévoré le chasseur !

On comprendra mieux l'affreuse misère, l'existence quasi bestiale de ces races primitives, si l'on considère l'état moral, intellectuel et matériel des peuplades noires de l'Australie et de l'intérieur de l'Afrique, ou celui des Esquimaux, avec qui notre homme de l'époque glaciaire offre tant d'analogies. L'immensité des temps a passé sur notre terre; il est impossible que quelque chose de la civilisation ne se soit pas infiltré chez ces sauvages, par la Malaisie, par l'Afrique méditerranéenne. Et cependant de nos jours encore, même dans des conditions climatériques favorables, avec des moyens d'existence moins précaires, on les retrouve presque aussi voisins de la brute, que les contemporains du mammouth.

Nous arrivons maintenant à une troisième remarque non moins sérieuse que les deux autres, c'est que la civilisation ne ne se développe pas sur place, par l'effort spontané et continu d'une race d'hommes. Les plus anciennes croupissent dans leur grossièreté native; les nécessités de la vie matérielle absorbent tout leur temps et toute leur activité. Cela dure ainsi jusqu'à ce qu'une autre race, un peu plus robuste, mieux appropriée au climat, vienne chasser la première et profiter du peu qu'elle a fait, sauf à demeurer à son tour stationnaire, pour des causes semblables.

Digitized by Google

Il faut qu'une troisième invasion succéde à celle-ci, apportant quelques notions et quelques procédés de plus ; et ainsi de suite, jusqu'à ce que le contact entre les populations ait établi un échange continu d'idées et de moyens matériels.

Ces grands déplacements de populations ne sont pas un fait propre aux âges primitifs. Aux époques historiques, les exemples s'en présentent en foule. Des nations tout entières s'avancent de proche en proche, dans une direction à peu près constante, tantôt comme des inondations qui détruisent tout sur leur passage, tantôt aussi pour se fixer au milieu d'une société plus policée. Ici, le vainqueur subit, tôt ou tard, l'influence de sa conquête; il en adopte plus ou moins les mœurs, les sciences et les arts et y mèle son génie propre. Mais si c'est la civilisation qui s'avance sur les terrains de chasse du sauvage, celui-ci ne s'assimile de la première que ses armes et ses vices, il lutte contre elle et succombe fatalement, comme nous le voyons dans l'Amérique du nord, au Brésil, en Australie, en Afrique.

Il y a chez l'homme, personne ne le conteste, un instinct de sociabilité qui doit devenir, à un moment donné, un levier d'une grande puissance et l'un des facteurs de la civilisation. Mais aux âges primitifs, l'homme tourne dans un cercle vicieux. S'il tente de se rapprocher de ses semblables, de former des agglomérations puissantes par le nombre, à défaut d'autres moyens, il trouve bientôt un obstacle dans la difficulté de subsister tous ensemble. Le gibier, trop pourchassé, diminue ou s'éloigne; il faut le chercher chaque jour plus loin et la vie matérielle devient excessivement précaire. La famine est le dissolvant fatal de ces rassemblements.

On a calculé qu'il faut au sauvage une lieue carrée de terrain de chasse par individu. Sur la même superficie, la Belgique agricole et industrielle nourrit de nos jours plus de 4,000 habitants.

Notez qu'il ne peut y avoir, à l'origine, d'autre droit que celui de la force, d'autre règle que le besoin. Si deux troupes de sauvages affamés se rencontrent au même lieu, chassant la même proie, une lutte devient inévitable, et elle se poursuit avec un acharnement, une férocité dont les exemples sont fréquents. En

Digitized by Google

certains endroits le cadavre du vaincu devient la proie du vainqueur, qui prend goût à ces horribles festins et guerroie pour en renouveler l'occasion. *Homo homini lupus.*

Mais l'homme possède une faculté précieuse, qui le rend bien supérieur aux animaux et lui assure un avenir de progrès indéfinis, c'est le langage. Il a dû la posséder dès les temps primitifs, je l'admets volontiers, mais à quel degré? On a trouvé dans les îles de l'Océanie des peuplades dont toute la langue se composait de deux cents mots, et leur intelligence était à l'avenant. L'intelligence, à son tour, c'est le diamant brut, qui aura quelque jour une grande valeur, et qui demeure, en attendant le lapidaire, un vulgaire caillou. Ne nous faisons pas d'illusion : la misère des premiers habitants de notre pays, leur brutalité morale et intellectuelle, ont certainement dépassé tout ce que l'imagination peut concevoir.

Certes, quand on contemple nos champs couverts de moissons et de plantes utiles, nos jardins et nos vergers de fruits et de légumes savoureux, nos paturages d'auxiliaires vigoureux et soumis ou de bêtes de boucherie, l'esprit se refuse à concevoir ce dénuement presque absolu des premiers âges. On est tenté de croire à un parti pris; le tableau semble tracé par quelque imagination malade, méconnaissante des bienfaits de la Providence et des richesses qu'elle a semées sur notre route.

Eh bien non! ce tableau n'a rien de fantastique, et l'existence des peuplades sauvages d'aujourd'hui le prouve assez. Jusque bien avant dans l'âge de la pierre polie, les hôtes humains de nos forêts n'ont possédé rien ou presque rien de ce qui fait aujourd'hui notre bien-être et notre richesse. Moissons, légumes, fruits, plantes textiles, animaux domestiques, bêtes de somme, tout leur manquait. Tout cela est venu de loin, avec le progrès des relations et du commerce, au contact d'autres sociétés plus policées.

Permettez-moi d'insister sur ce sujet qui me paraît offrir un grand intérêt.

Il y a quelques siècles à peine, la Belgique renfermait des

Digitized by Google

forêts considérables. On ne peut douter qu'à l'âge de la pierre polie elle en fut presque entièrement couverte. Ces forêts étaient sombres et humides. Des troncs gigantesques, abattus par la foudre, par les vents ou par l'âge, gisaient en tous sens et pourrissaient sur place. Çà et là quelques clairières et des broussailles enchevêtrées, où broutaient des troupes de chevaux et de bœufs sauvages; sous le couvert, des bandes de sangliers, de chevreuils et de cerfs. Des rivières profondes et rapides roulaient des débris arrachés à leurs berges, et barrées fréquemment par les troncs d'arbre et les éboulis, elles transformaient le fond des vallées en marécages infranchissables, ou en grands lacs sans profondeur où s'engendrait la tourbe. Telle devait être, en particulier, la vallée de la Haine, autour de Mons et jusqu'à l'Escaut. L'atmosphère était saturée d'eau et les pluies bien plus fréquentes que de nos jours. Les tristes habitants de ces solitudes devaient camper sur les lieux élevés, et se chercher des sentiers praticables à travers les bois, les fanges et les fondrières. Si, emportés par l'ardeur de la chasse, ils s'égarent dans le désert, leur dernière plainte s'y perdra sans écho.

Quelles ressources offraient nos forêts et nos bruyères aux malheureux qui y cherchaient leur subsistance? La chasse, nous le savons, et le gibier devait être abondant; mais le gibier abandonne peu à peu le voisinage de l'homme. La nourriture végétale était, en revanche, tout ce qu'on peut imaginer de plus pauvre. Les glands de nos chênes sont tellement amers que la dent se refuse à les broyer. Le hêtre donne, sur les hauteurs, de tout petits fruits huileux et acerbes; le noisetier des produits insignifiants. Notez que ce peu ne se trouve pas en tous lieux et en toute saison. Hors de là, il n'y a plus que des fruits mous, sans substance, les baies de myrtille, les fraises, les ronces, les prunelles, les mérises, triste pitance pour des estomacs affamés. Puis quelques maigres racines, acres et dûres, des herbes moins savoureuses et aussi peu nutritives, puis... plus rien. On rencontre bien en quelques cantons, à la lisiére de nos bois, des poiriers et des pommiers sauvages, des cornouillers, des fram-

Digitized by Google

boisiers, des groseillers épineux, mais rien ne prouve que ces espèces soient indigènes. La plupart se seront échappées de nos jardins et naturalisées. Ceux qui ont goûté les poires et les pommes sauvages savent qu'elles sont immangeables, et ce n'est pas au temps où nous nous reportons qu'on songeait à les perfectionner. Nos fruits de table sont d'importation étrangère; l'Orient les a vus naître, le midi les a améliorés. Si les poires ont produit à Mons tant de variétés estimées, c'est une preuve de leur origine étrangère, car ce fait est acquis à la science que les végétaux ne se modifient presque pas sur leur sol natal. Nos fraises des bois sont demeurées ce qu'elles ont toujours été. Les variétés dites perpétuelles descendent de la fraise des Alpes, et celles à gros fruits d'espèces américaines. L'airelle, la ronce, le prunellier, n'ont pas de variétés jardinières, et ce dernier arbuste n'a rien de commun avec les prunes cultivées. Le noisettier des bois ne se modifie pas davantage; les noisettes cultivées sont venues du Midi.

Si nous passons en revue tous les produits de nos jardins, nous constatons avec étonnement qu'il n'y a pas un de nos arbres fruitiers, pas un arbuste, pas une plante potagère ou économique, qui ne soit une importation, à moins que ce ne soit un produit plus ou moins moderne du jardinage. Les pêches sont venues originairement de la Perse ou, tout au moins, de l'Asie centrale. L'abricotier est asiatique aussi et d'Arménie, dit-on. Le raisin est également dû à cette terre féconde d'Asie, mais l'Amérique-Nord en a de son côté plusieurs espèces. Le prunier pourrait bien être du sud-est de l'Europe; certaines de ses variétés ont, du moins, cette origine. Nous devons le cerisier cultivé à l'Orient asiatique. Le noyer est spontané dans l'Asie moyenne, d'où on l'a introduit d'abord dans le midi de l'Europe, comme tous les fruits que nous venons de citer. Le châtaignier appartient à l'Europe méridionale, ainsi que le cognassier. Je n'ai pas besoin de dire que le figuier et l'amandier nous sont étrangers. Le grosseiller rouge est d'Europe, mais non de Belgique. Quant au groseiller épineux, ses bonnes variétés sont uniquement dues à la culture. On peut en

Digitized by Google

dire à peu près autant du framboisier. Le mûrier noir, dont les fruits sont estimés est encore un asiatique, comme le mûrier blanc, à qui l'on assigne la Perse pour patrie.

Ainsi, de notre flore indigène, rien ou presque rien.

Si nous essayons de remonter à l'origine de toutes nos plantes potagères, économiques, industrielles, médicinales, etc., de nos céréales en particulier, nous arrivons à des résultats identiques. Nous les devons aux contrées plus heureuses du midi et de l'Orient, ou bien au jardinage moderne. Notre sol, notre Flore spontanée n'en revendiquent presque aucune.

Le froment, l'épeautre, le seigle, l'orge, l'avoine, toutes les céréales nous ont été données par l'Asie, où on les trouve cultivées dès la plus haute antiquité, sans que le lieu précis de leur origine soit établi. Peut-être sont-elles, dès lors, des variétés modifiées par une longue culture, au point de ne plus ressembler aux types naturels. Le maïs est une plante américaine. Le nom seul du Sarrasin, (blé noir, bouquette), dit assez qu'il est dû à l'Asie. Nous tenons de l'étranger jusqu'au millet que l'on donne aux oiseaux.

Passons aux racines comestibles : en première ligne se présente la pomme de terre, importée du Pérou il y a trois siècles, et déjà méconnaissable. Que par une calamité impossible, la récolte des pommes de terre vienne à manquer dans toute l'Europe, une partie de nos populations meurt de faim! Que les céréales manquent en même temps, et l'Europe est dépeuplée. La carotte, le navet, la betterave, le radis, la chicorée, le panais, indigènes ou non, car plusieurs de ces origines sont obscures, sont sans valeur dans l'état de nature. C'est la culture qui en a fait des plantes alimentaires. Le salsifis est originaire d'Espagne, le topinambour du Brésil.

Les graines farineuses ne sont pas davantage des produits naturels de notre sol. Le haricot nous est venu de points opposés, d'Asie et d'Amérique. Le pois paraît appartenir au midi de l'Europe, comme le pois chiche et la lentille. On assigne la Perse pour patrie à la fève de marais.

Du moins nos belges du dernier âge de la pierre avaient des

Digitized by Google

légumes verts, aliments peu substantiels, mais correctifs précieux d'une nourriture animale. Voyons cependant : on dit le chou indigène dans l'ouest de l'Europe, le long des côtes; il manque à notre flore. Tel que nous le consommons, d'ailleurs, ce n'est comme tant d'autres, qu'une plante transformée, presque créée par le jardinage. Les laitues, les endives, sont asiatiques, comme tant de choses dont nous vivons. L'épinard nous est venu d'Orient, la bette du midi, le pourpier du Mexique. On considère l'artichaut comme originaire d'Éthiopie et le cardon, son proche parent, du nord de l'Afrique. Citons encore, pour ne rien omettre de bon, la tomate du Mexique, la famille des oignons de l'Europe méridionale et de l'Orient, la rhubarbe à tartes de l'Hymalaya.

Dans cette longue énumération, que je craindrais de rendre fastidieuse en la faisant plus complète, j'ai omis à dessein quelques petites plantes comestibles, qui sont bien indigènes, je pense, et qui ont dû s'offrir aux appétits surexcités de nos premiers aïeux : ce sont l'oseille, la chicorée sauvage, le cresson, la mâche, le pissenlit, la raiponce. Triste ressource que toutes ces herbes à salade, pour des malheureux qui n'ont pas même le sel.

Je laisse de côté les condiments végétaux qui servent à réveiller nos appétits fatigués, et les plantes médicinales. Vous parlerai-je des plantes industrielles à propos d'un temps sans industrie? Le lin est venu par la Grèce et l'Orient et a, dit-on, la Tartarie pour patrie. Le chanvre est de l'Asie tempérée. De quoi donc faisait-on, je ne dis pas les vêtements, mais les filets pour prendre le poisson, les cordes pour tendre des piéges au gibier? Comment assemblait-on les peaux dont on s'habillait? Les fibres des animaux en faisaient sans doute tous les frais.

La nouvelle leçon qui se dégage de ces faits, c'est qu'une étroite solidarité relie toutes les parties du globe, tous les peuples de la terre. Prenez isolément une province, n'importe sous quelle latitude, elle produira à peine de quoi satisfaire aux besoins les plus élémentaires de ses habitants. Mais laissez se développer les relations et les échanges, et toutes profiteront des richesses du monde entier. C'est en cela que se manifeste la Providence.

Digitized by Google

Aux temps primitifs, l'homme est un ennemi pour l'homme; dans la civilisation, l'homme ne peut rien sans l'homme.

Il y a sans doute bien d'autres leçons à tirer de cette étude et, à vrai dire, quelle est l'étude qui n'est pas féconde en enseignements? En voici encore un, que j'ai gardé pour le dernier.

Aux temps anté-historiques la population est très clair semée et le sol, par conséquent, sans valeur. Dans les immenses solitudes qui l'environnent, il ne croît presque rien qui puisse appaiser la faim du sauvage et le gibier s'y dérobe à sa poursuite. Maître absolu d'un domaine sans limites, combien ne serait-il pas heureux de pouvoir l'échanger contre un étroit enclos peuplé d'animaux inoffensifs et de fruits nourrissants.

Il vient un temps où une autre famille, une autre tribu, se fixe dans le voisinage. Entre ces hordes sauvages une seule chose est commune, c'est le besoin qui les presse. Les conflits seront inévitables et sanglants. Mais on ne peut pas vivre éternellement en guerre. De nouvelles tribus, d'ailleurs, se rapprochent et réduisent peu à peu l'espace libre. Il vient un temps où, épuisés de combats et de besoins, les plus proches voisins s'entendent pour se donner des limites en se partageant les terrains de chasse. Sans doute ces traités seront cent fois violés; il n'y a point d'autorité pour les faire respecter. Ils n'en constituent pas moins les premières assises du droit et de la propriété. Tout cela est bien vague, mais patience! Quelques milliers d'années de plus et le droit s'affermira. La propriété territoriale, il est vrai, n'est encore que collective. Peu importe la forme, l'essentiel est qu'elle existe. Pour que deux groupes d'hommes vivent côte à côte, quels que soient la simplicité et le dénuement de leur genre de vie, le partage du territoire entre eux est d'une nécessité absolue. Voilà un premier point acquis.

Pour peu qu'on y réfléchisse, on comprendra que ce qui est arrivé d'abord entre tribus voisines doit se reproduire tôt ou tard entre les membres d'une même tribu. Dans la première phase de leur existence, les peuples sont chasseurs; dans la seconde ils se font pasteurs. L'état pastoral, pas plus que le premier, ne

Digitized by Google

nécessite l'appropriation du sol, mais il y conduit insensiblement. Il est bien difficile de mener des troupeaux chercher leur pâture quotidienne à de grandes distances; il ne l'est pas moins de reconnaître chacun le sien si l'on se rencontre aux mêmes pâturages. Le sol est, en très grande partie, couvert de forêts et de marécages; la nourriture n'y abonde pas plus pour le bétail que pour l'homme. Là encore, les occasions de querelles, de luttes, de vols, naissent de toutes parts. Il faudra bien venir un jour à s'entendre pour assigner à chaque famille une limite, un lot de terre ou de forêt, où elle conduira son troupeau et où, bientôt, elle entendra exercer seule les droits de chasse, de pêche et de cueillette. Voilà donc que la propriété collective se morcelle; que de commune à la tribu entière elle devient familiale.

Sous ce régime pastoral, bien plus favorable à l'homme, les familles s'accroisent, la population se resserre. On a entamé la forêt autour de soi, pour se bâtir des abris et se chauffer d'abord, pour se donner de l'air et de l'espace ensuite; enfin pour étendre les pâturages. Celui qui a accompli ce rude labeur l'a fait pour lui même et pour les siens, et non pour que des étrangers en recueillent le fruit. Mais en même temps que le bétail domestique, sont venues de nouvelles notions: on apprend un jour que les hommes du midi savent contraindre la terre à leur donner, à point nommé, des graines et des racines dont ils tirent une nourriture abondante Inutile de dire avec quelle incrédulité de pareilles assertions sont d'abord accueillies; mais les témoignages s'accumulent et se corroborent; des voyageurs apportent ces précieuses graines, et le plus entreprenant tente un essai.

Or celui qui, à la sueur de son corps, aura défriché un coin du sol et l'aura ensemencé, n'entendra pas qu'on vienne détruire son ouvrage. Il s'armera, il veillera pour défendre sa récolte contre ses voisins, contre le bétail errant et contre les bêtes de la forêt. Après de grandes peines et mille déceptions, il viendra à reconnaître que le meilleur, sinon le seul moyen de préserver ses cultures sera d'enclore son champ. Voilà la propriété individuelle délimitée avant même d'être reconnue; c'est la force des choses

Digitized by Google

qui l'impose. Ce n'est pas que la terre manque; à défaut de ce lopin on en pouvait prendre cent autres ; mais celui-ci, on l'avait à sa portée, on l'a péniblement débarrassé des arbres, des broussailles, des plantes envahissantes; on l'a nivelé, fouillé, ensemencé; s'il est dorénavant propre à la culture, on le doit à son travail, à sa persévérance. S'il a une valeur relative, le reste de la forêt n'en a pas, chacun en peut prendre ce qui lui plaît, sauf à s'imposer les mêmes labeurs. Le champ n'est pas l'œuvre de la nature, c'est la conquête de l'homme sur le désert, c'est son œuvre personnelle, c'est son bien légitime.

Il s'en faut de beaucoup que quand la terre n'était encore à personne, le désir de s'en approprier quelque partie ait été général. L'exemple des premiers défricheurs n'avait rien de bien encourageant. La plupart ont continué à préférer la vie aventureuse du chasseur; d'autres ont mieux aimé pêcher, fendre du bois, tailler et polir le silex, colporter des marchandises. Le défrichement ne s'est fait que très lentement, de proche en proche, à telles enseignes que les forêts et les marécages couvraient encore, au moyen-âge, plus de la moitié de notre territoire.

Tout est changé depuis, tout est approprié et, dans notre vieille Europe, il n'y pas de terre pour tout le monde. Est-ce un mal? Dans tous les cas, il est sans remède. Je n'ignore pas qu'il existe un système radical, qui consisterait à dépouiller ceux qui possèdent pour procéder ensuite à un partage égalitaire. Mais que ferait « tout le monde » du chétif morceau de terre qui lui serait assigné? En Belgique nous recevrions par tête un bon demi hectare, et sensiblement moins en déduisant les étangs, marais, cours d'eau, rochers et terres stériles, voies de communication et emplacement des communes. En admettant que chacun de nous, ce qui est absurde, veuille cultiver son lot, que deviendraient une foule de fonctions sociales, tous les services publics, les industries, sans parler des arts, des sciences et des lettres? Que deviendraient l'agriculture elle même, avec un sol réduit au dernier degré de morcellement et livré à des millions de bras incapables?

Digitized by Google

Ces folies se réfutent d'elles mêmes :

D'autres, un peu moins absurdes mais aussi profondément ignorants, ne veulent d'aucun partage du sol, qui resterait la propriété de l'Etat: je crois qu'on dit aujourd'hui « de la commune. » Celle-ci devrait, chaque année, répartir les terres entre ceux qui voudraient les cultiver, et au prorata de leurs besoins ou de leurs aptitudes. Ces réformateurs n'ont, cela va sans dire, aucune idée de ce qu'exige l'agriculture; ils ne se doutent pas qu'un pareil régime affamerait immédiatement le pays.

Pas plus que la suppression pure et simple de la propriété, cette organisation, (permettez-moi le mot), n'est une invention moderne. Elle a existé ici même; on la retrouve encore ailleurs. C'est une forme de transition, naturelle dans une société embryonnaire, impossible au sein de populations quelque peu denses et éclairées. Elle est un obstacle à toute agriculture intensive; elle épuise le sol en quelques années; elle annule tout progrès en en brisant l'instrument, c'est-à-dire la durée de la jouissance et l'intérêt familial. C'est sur des bases semblables qu'étaient organisées nos communautés d'origine germanique lors de l'invasion romaine. Or si les Nerviens nos ancêtres étaient de terribles hommes de guerre, il a fallu le droit et l'organisation des Romains pour en faire les infatigables défricheurs de notre sol.

La propriété collective avec partage annuel des terres cultivables doit exister encore dans certains districts de l'Inde et ailleurs en Orient. C'est une institution de la barbarie, qui donne ce qu'elle peut là où les populations sont clair-semées et la misère endémique.

Pour une autre classe d'utopistes, la culture du sol serait une fonction publique, et les produits de l'agriculture se répartiraient entre les familles, en proportion des besoins ou simplement par tête. Il faut nourrir une haine bien aveugle contre la propriété territoriale pour ne pas voir ce qu'elle a d'immensément supérieur à cette tyrannie impossible de l'État, chargé de tout organiser, de tout prévoir et de régler jusqu'à la portion congrue de chaque individu. On ne discute pas de pareilles puérilités, mais il est

Digitized by Google

utile de faire remarquer que ces prétendues nouveautés sont renouvelées des temps préhistoriques.

La société, la civilisation traverseront cette crise comme elles en ont traversé bien d'autres et de plus menaçantes. Leur seul ennemi dangereux, c'est l'ignorance.

P.-E. DE PUYDT.

Digitized by Google

RAPPORT

sur

LES TRAVAUX DE LA SOCIÉTÉ

pendant l'année académique 1872-1873.

MESSIEURS,

L'auditoire qui nous fait l'honneur d'assister à cette séance ne trouvera assurément point de mauvais ton que votre secrétaire annuel aborde sans préambule oratoire, l'exposé de la situation de la Société, pendant l'année académique qui se clôture aujourd'hui.

Au point de vue du nombre des membres effectifs, cette situation est la même qu'il y a 20 ans.

L'année a été marquée douloureusement par le décès de trois collègues: M. Valentin Van der Elst, dont l'âge n'avait affaibli ni le zèle, ni la verve, M. Auguste Defontaine, qui venait d'être élu et n'a pas eu le temps de participer à vos travaux, enfin M. Augustin Parent, de Braine-le-comte, ancien professeur au collége de Thuin.

Outre M. Arnould, qui est redevenu membre effectif, par suite de sa rentrée à Mons, vous avez reçu dans vos rangs MM. André Hennebicq, Directeur de l'Académie des Beaux-Arts de Mons

Digitized by Google

François Semal, médecin-directeur de l'asile des aliénées, et tout récemment M. le capitaine Théodore Bech, commandant du génie à Mons.

Par l'admission de M. le général comte Anatole de Montesquiou Fezensac, poëte aimable, nonobstant ses 90 ans, la liste de vos correspondants atteint le chiffre respectable de 177 membres.

Parmi eux aussi la mort a encore glané. Vous avez perdu MM. Bender, chef de la musique du Roi ; Jules Borgnet, archiviste de l'Etat à Namur; l'astronome Maury, de Lexington; John Stuart-Mill, l'éminent économiste ; Polain, administrateur-directeur de l'université de Liége.

La *Revue de Belgique* a renoué les relations d'échange de publications que la *Revue trimestrielle* entretenait naguères avec la Société. C'est, du reste, l'un des mérites de celle-ci, de n'avoir jamais négligé les occasions de se tenir au courant des nouveautés intellectuelles, au moyen de l'échange de ses productions contre celles des autres Sociétés et institutions similaires.

D'autre part, les demandes qui vous arrivent assez fréquemment de l'étranger, tendant à l'envoi de volumes de vos publications, témoignent assez que les travaux de la plus ancienne association scientifique, artistique et littéraire du Hainaut n'ont pas seulement un intérêt local.

Commencée sous la direction de M. de Simony qui, depuis, a renoncé aux fonctions de secrétaire, l'impression du 7e volume de la 3e série de vos publications a été terminée à la fin de décembre dernier. Ce volume vous a été distribué immédiatement ainsi qu'aux sociétés et journaux inscrits comme correspondants.

Il contient, outre les rapports annuels et le discours d'ouverture de la séance anniversaire du 7 juin 1871, sur *le Travail*, par M. Antoine Clesse, vice-président, une étude de l'*influence de la littérature et des arts sur les mœurs*, par M. le président De Puydt, trois pièces de vers dues à MM. Antoine Clesse, Arthur Grenier et Hippolyte Laroche; le mémoire de M. J. Dauby, qui a valu à son auteur la médaille d'or, en réponse à cette question des concours de l'année précédente : *De la nécessité d'élever le*

Digitized by Google

niveau moral et intellectuel des ouvriers en Belgique, et des moyens les plus efficaces d'y parvenir ; l'*histoire de la ville de Saint-Ghislain,* œuvre de M. l'abbé Petit, qui a reçu la médaille de vermeil ; enfin un nouveau supplément à la Bibliographie montoise, par M. Léopold Devillers.

Le tome 8e a suivi de près. Indépendamment des rapports, il comprend le remarquable discours d'ouverture de la séance du 30 mai 1872, par M. Devillez, vice-président, qui avait pris pour texte *les doctrines socialistes et l'association internationale des travailleurs ;* quatre fables de feu M. Marcel Grenier, diverses pièces de poésie de MM. Hippolyte Laroche et Pierre Moutrieux ; une relation, par M. Jean Chalon, membre correspondant, de sa visite aux Chataîgniers de l'Etna et un article du même, sur le tilleul de Maibelle ; en outre, la biographie de M. Jean-Ambroise De Puydt, ancien gouverneur du Hainaut, par M. Émile De Puydt, son fils, notre président.

Vos séances n'ont été ni moins nombreuses, ni moins fréquentées que les années précédentes ; des lectures et des communications manuscrites y ont eu lieu ; toutefois la littérature en a seule fait les frais. Une mention reconnaissante est due, sous ce rapport, à MM. Clesse, Laroche et Moutrieux ainsi qu'à M. de Montesquiou, membre correspondant.

Je me hâte d'ajouter qu'en dehors des travaux de la Société, les savants et les artistes qui en font partie ne sont pas restés inactifs. J'en trouve la preuve dans les succès que, récemment encore, certains d'entre eux ont obtenus devant les jurys les plus autorisés non seulement de la Belgique, mais encore de pays voisins.

Vous n'étiez pas, du reste, à court de publications scientifiques. Celle du traité de Minéralogie de M. Constantin Malaise, couronné en 1870, restait à terminer.

Vous vous souvenez sans doute qu'en suite d'un accord fait avec l'auteur, cet ouvrage a été imprimé dans un format différent de celui des publications ordinaires de la Société. Il forme un

Digitized by Google

volume in-8° de plus de 300 pages qui vous sera distribué incessamment.

En somme, Messieurs, le bilan intellectuel de l'institution n'a point baissé, et vous avez le droit d'espérer qu'elle rendra encore des services au Pays, dans le domaine des Sciences, des Arts et des Lettres.

L. DUMONT.

Digitized by Google

RAPPORT

du Secrétaire général

SUR

LE RÉSULTAT DES CONCOURS

DE 1872.

MESSIEURS,

La Société a reçu, cette année, quatre mémoires de concours.

L'un d'eux était envoyé en réponse à la XVIII^e^ question : Exposer les phénomènes de la vie chez les végétaux et donner la théorie physiologique des procédés de culture. Vous avez chargé Messieurs Jean Chalon, Demoulin, E. De Puydt, Dewalque et Michot d'examiner ce travail. Monsieur Chalon n'a pu en prendre connaissance, mais vous avez cru pouvoir vous prononcer sur les conclusions prises à l'unanimité par les quatre autres commissaires. Ce mémoire, malgré son importance, a été considéré par eux comme incomplet et ne répondant pas exactement à la question proposée. Vous avez donc pris la décision de maintenir celle-ci au programme de nos concours.

Deux mémoires traitaient des conséquences funestes de l'ivro-

Digitized by Google

gnerie pour l'individu qui s'y livre comme pour la Société, et indiquaient les moyens préventifs et répressifs les plus propres à extirper ce vice ou tout au moins à en arrêter l'extension. Messieurs Bernard, Cornet, Wéry, Willième et moi les avons examinés. Quatre d'entre nous avons fait connaître notre opinion.

Le mémoire portant pour épigraphe : *Créons du neuf si ce qui existe ne vaut rien*, nous a paru trop incomplet et trop peu développé. Il est écrit avec facilité et clarté mais il semble fait avec trop de hâte. Nous ne vous avons pas proposé de le récompenser.

Le second mémoire porte pour épigraphe : *Nolite inebriari vino*, ne vous laissez pas aller aux excès du vin.. Il était facile de s'apercevoir que ce mémoire était celui qui avait déjà été présenté à la société l'année dernière. Vous vous rappelez les qualités que nous y avions déjà signalées et les raisons qui vous avaient empêchés de lui accorder le prix. Cette année, il revenait avec des additions qui l'ont fait juger par la majorité de votre Commission digne d'une mention honorable. Toutefois nous ne vous en avons pas proposé l'impression dans les publications de la société parceque certaines parties nous semblaient inutiles et étrangères à la question et que, s'il dénote un travail important de recherches et contient de nombreux et intéressants renseignements, il n'est pas encore aussi complet que la société aurait pu le désirer.

Vous vous êtes ralliés à l'avis de votre Commission. A la suite de la publication de votre décision dans les journaux de Mons, l'auteur s'est fait connaître : c'est Monsieur L.-A.-J. Petit, curé à Baudour, notre collègue, dont le nom a déjà plusieurs fois été proclamé comme lauréat de nos concours. Monsieur l'abbé Petit vous ayant demandé l'autorisation de faire publier son œuvre, vous la lui avez accordée ; l'on pourra donc bientôt juger du mérite réel de ce mémoire.

Le dernier travail dont j'ai à vous entretenir est relatif à l'histoire des voies de communication de la province de Hainaut, question XI^e^ de notre programme. Comme le précédent il avait déjà été présenté à la société, qui l'avait alors trouvé incomplet

Digitized by Google

et avait engagé l'auteur, alors inconnu, à le revoir et à le compléter. Nous n'avons qu'à nous féliciter de cette décision.

Les cinq commissaires qui ont examiné ce mémoire sont MM. Léopold Devillers, Dupont, Laguesse, Vincent et Wauters. Tout en faisant quelques observations à l'auteur, la majorité de cette commission vous a proposé de lui accorder la médaille d'or et de faire imprimer son travail dans vos publications.

Vous avez adopté ces conclusions, et l'ouverture du billet cacheté ayant pour devise : *La civilisation est le résultat de l'action réciproque et continuelle des individus*, vous a fait connaître le nom de l'auteur, qui est M. Jules Desoignie de Mons.

Avant de terminer, permettez-moi, Messieurs, de vous rappeler la décision que vous avez prise relativement à nos concours. Vous avez pensé que les membres effectifs de la Société ne devaient pas y prendre part puisque nos publications sont constamment ouvertes à leurs travaux.

A. HOUZEAU DE LEHAIE.

Digitized by Google

Digitized by Google

LISTE

DES MEMBRES

DE LA

SOCIÉTÉ DES SCIENCES, DES ARTS ET DES LETTRES

DU HAINAUT,

au 31 décembre 1873.

Digitized by Google

Digitized by Google

LISTE DES MEMBRES

DE LA SOCIÉTÉ

DES SCIENCES, DES ARTS ET DES LETTRES

DU HAINAUT.

Président honoraire à vie : M. CHARLES LIEDTS.
Vice-président honoraire à vie : M. L.-ADOLPHE QUETELET.

FONCTIONNAIRES AU 31 DÉCEMBRE 1873.

Président : M. ÉMILE DE PUYDT.
Vice-présidents : MM. ADOLPHE DEVILLEZ, ANTOINE CLESSE.
Secrétaire-général : M. AUGUSTE HOUZEAU DE LEHAIE.
Secrétaire : M. LÉOPOLD DUMONT.
Archiviste : M. LÉOPOLD DEVILLERS.
Bibliothécaire : M. ADOLPHE ROUVEZ.
Trésorier : M. HECTOR MANCEAUX.
Questeurs : MM. ARNOULD; MAX. DEPREZ; HIPPOL. LAROCHE. F.-J. WILLIÈME.
Membres de la Commission des Comptes : MM. L. DEVILLERS, L. DUMONT, A. ROUVEZ et AUG. TERCELIN.
Membres de la Commission des publications : MM. E. DE PUYDT, *Président*, A. CLESSE, DECLÈVE, DUMONT, MICHOT, VINCENT et A. HOUZEAU DE LEHAIE, *Secrétaire-général.*

Digitized by Google

MEMBRES EFFECTIFS.

Messieurs :

ARNOULD, Gustave, Ingénieur des mines, à *Mons*.
BECH, Théodore, Capitaine commandant du génie, à *Mons*.
BERNARD, Hector, Docteur en médecine, à *Mons*.
BOUILLOT, François, Avocat, à *Mons*.
BRIART, Alphonse, Ingénieur civil, membre correspondant de l'Académie Royale, à *Chapelle-lez-Herlaimont*.
BROUWEZ, Jules, Notaire, à *Wasmes*.
CAMBIER, Jean-Baptiste, Président de la Commission médicale, à *Lens*.
CLESSE, Antoine, Littérateur, à *Mons*.
CORNET, François, Ingénieur civil, Membre correspondant de l'Académie royale, à *Cuesmes*.
DASTOT, Adolphe, Docteur en médecine, à Mons.
DASTOT, Jules, Professeur à l'école des Mines, Échevin, à *Mons*.
De BETTIGNIES, Charles, Avocat, à *Mons*.
De CARAMAN-CHIMAI, Joseph, (le Prince) Gouverneur du Hainaut, à *Mons*.
DECLÈVE, Jules, Candidat notaire, à *Mons*.
De HÉRISSEM, Alfred, (le Baron) à *Mons*.
De LIGNE, Eugène-Lamoral, (le Prince), Président du Sénat, Ministre d'État, à *Belœil*.
DEMORIAMÉ, J.-B.-J., Avocat, Membre de la Députation permanente du Conseil provincial du Hainaut, à *Mons*.
DEMOULIN, Gaspard, Naturaliste, Membre du Conseil communal, à *Mons*.
DEPREZ, Maximilien, Docteur en philosophie et lettres, Avocat, Secrétaire de la Société des Bibliophiles, à *Mons*.
De PUYDT, Émile, Receveur-général des hospices, secrétaire de la Société d'Horticulture, à *Mons*.
De PUYDT, Julien, Ingénieur civil, à *Mons*.
DERBAIX, Charles, Propriétaire, à *Mons*.
DESCAMPS, Henri, Ancien professeur à l'Athénée royal, inspecteur cantonal des écoles primaires, à *Mons*.
De SIMONY, Hyacinthe, (le Baron), Ingénieur des Mines, à *Mons*.
DESPRET, Félix, Notaire, à *Ath*.
DEVILLERS, Léopold, Conservateur des archives de l'État et de la Province, Président du Cercle archéologique de *Mons*.
DEVILLEZ, Adolphe, Directeur et Professeur à l'École d'Industrie et des Mines du Hainaut, à *Mons*.

Digitized by Google

Messieurs :

DOLEZ, François, Avocat, Bourgmestre et Sénateur, à *Mons*.
DUMONT, Léopold, Chef de bureau au Gouvernement provincial, Littérateur, à *Mons*.
GOSSART, Louis, Docteur en médecine, à *Mons*.
GRENIER, Arthur, Littérateur, à *Mons*.
GUIBAL, Théophile, Professeur à l'École d'Industrie et des Mines, à *Mons*.
HENNEBICQ, André, Directeur de l'Académie des Beaux-Arts, de *Mons*.
HOUZEAU DE LEHAIE, Auguste, Professeur à l'école d'industrie et des mines du Hainaut, à *Hyon*.
HOYAUX, Émile, Sculpteur, à *Mons*.
HUBERT, Joseph, Architecte-Ingénieur de la ville de *Mons*.
LACROIX, Augustin, Archiviste de la ville, Archiviste honoraire de l'État, Vice-président honoraire de la Société des Bibliophiles Belges, à *Mons*.
LADURON, Paul, Directeur de l'Ecole Moyenne de l'Etat, à *Saint-Ghislain*.
LAGUESSE, Émile, Ingénieur en chef directeur des mines, à *Mons*.
LAROCHE, Hippolyte, Littérateur, à *Mons*.
LEENDERS, Maurice, Directeur du Conservatoire, à *Tournai*.
LEJEUNE, Théophile, Instituteur pensionné et géomètre, à *Estinnes-au-Val*.
MANCEAUX, Hector, Libraire-Éditeur, à *Mons*.
MICHOT, Norbert-Louis, Prêtre, Botaniste à *Mons*.
MONTÈGNIE, Ildephonse, Docteur en médecine, Secrétaire de la Commission médicale provinciale, à *Mons*.
MOUTRIEUX, Pierre, Professeur et Littérateur, à *Mons*.
NÈVE, Edouard, Docteur en médecine, à *Mons*.
PETIT, L.-A.-J., Curé, à *Baudour*.
PÈRE, Charles, Docteur en médecine, à *Leuze*.
PLUMAT, Emmanuel, ancien Directeur de charbonnage, à *Mons*.
PUTSAGE, Jules, Chimiste et Négociant, à *Mons*.
QUINET, Benoit, Littérateur, à *Mons*.
ROUVEZ, Adolphe, Propriétaire, Vice-président du Cercle archéologique, à *Mons*.
SEMAL, François, Médecin-Directeur de l'hospice des aliénées, à *Mons*.
STIÉVENART, François, Chirurgien-oculiste, à *Mons*.
TERCELIN, Auguste, Banquier, à *La Louvière*.
TONNEAU, Émile, Ingénieur, Régisseur de Charbonnage, à *Bayemont* (*Haine-Saint-Paul*).
TROYE, Louis, ancien Gouverneur du Hainaut, à *Thuin*.
Van BASTELAER, Pharmacien, Secrétaire de la Société archéologique et paléontologique, à *Charleroi*.

Digitized by Google

Messieurs :

VAN DER ELST, P.-CONSTANT, Négociant, Président de la Société archéologique et paléontologique de Charleroi, à *Roux.*
VINCENT, CHARLES, Architecte provincial, à *Mons.*
WATRICQ, HENRI, Avocat, Greffier du Tribunal de commerce et Conservateur de la Bibliothèque communale, à *Mons.*
WÉRY, VINCENT, Président du Tribunal de première instance de *Mons.*
WESMAEL-E, ALFRED, Professeur d'Horticulture, à *Nimy.*
WILLIÈME, FERDINAND-JOSEPH, Docteur en médecine, à *Mons.*

MEMBRES CORRESPONDANTS.

Messieurs :

ABRASSART, JULES, Littérateur, à *Louvain.*
ALADANE, DE LALIBARDE, Docteur en médecine à *Paris.*
ALVIN, LOUIS, Membre de l'Académie, Conservateur en chef de la Bibliothèque royale, à *Bruxelles.*
ARRIVABÈNE, JEAN, (le comte), Sénateur du royaume d'Italie, à *Mantoue.*
AUBERT, Chanoine de la cathédrale, à *Poitiers.*
BAIRD, F. SPENCER, Directeur des Musées de la Société Smithsonienne, à *Washington.*
BALAT, ALPHONSE, Membre de l'Académie, Architecte, à *Bruxelles.*
BELVAL, THÉODORE, Docteur en sciences naturelles, et Conservateur du Musée d'histoire naturelle, à St.-Josse-ten-Noode, près *Bruxelles.*
BORGNET, AD., Membre de l'Académie, Professeur à l'Université de *Liége.*
BORMANS, STANISLAS, Conservateur des archives de l'État, à *Namur.*
BOSSUET, F., Peintre, professeur à l'Académie des Beaux-Arts de *Bruxelles.*
BOUHY, VICTOR, ancien Ingénieur des mines, Directeur des houillères, à *Tilleur*, (près de Liége).
BOUTHORS, ALEXANDRE, Greffier en chef de la Cour d'Appel, à *Amiens.*
BRETON, ERNEST, Archéologue, à Paris.
BROCHART, Médecin des bains de la Tremblade (*Charente-Inférieure.*)
CANNEEL THÉODORE, Directeur de l'Académie de peinture, à *Gand.*
CARPENTIER (l'abbé) Littérateur, Inspecteur cantonal des écoles, à *Liége.*
CHALON, JEAN, Naturaliste à Namur.

Digitized by Google

Messieurs :

CHALON, Renier, Membre de l'Académie, Président de la Société de Numismatique et de la Société des Bibliophiles Belges, à *Bruxelles*.
CHANDELON, Professeur de Chimie à l'Université, à *Liége*.
CHAUDRUC de CRAZANNES, Jean, (le Baron) Membre de l'Institut de France, à *Castel-Sarrasin*.
CHICORA, L. A., Membre du Conseil des Mines, Bruxelles.
CHOTIN, A C, Docteur en droit, à *Tournai*.
COCHETEUX, Docteur en médecine attaché à l'Hôpital civil, à *Valenciennes*.
CORBLET, Jules, (l'abbé) Archéologue, à *Paris*.
CROCQ, Jean, Docteur en médecine, Professeur à l'Université libre, Membre de l'Académie, à *Bruxelles*.
CUYPERS DE VELTHOVEN. Prosper, Membre de plusieurs sociétés savantes, à *Ginneken* (près de Breda).
DAINEZ, Pierre-Jos Ancien professeur de mathématiques, à *Rouen*.
D'ANDURAN, Docteur en médecine à *La Rochelle*.
DAUBY. Joseph, Régisseur du Moniteur Belge, *à Bruxelles*.
DAUFRESNE de la CHEVALERIE, Auguste, Lieutenant-colonel de cavalerie, Littérateur à *Gand*.
DAVREUX, Charles-Joseph, Professeur à *Liége*.
De BURBURE, Léon-Philippe-Marie, (le chevalier), Compositeur de musique, à *Anvers*.
De BUSSCHER, Ed. Secrétaire de la Société des Beaux-Arts, à *Gand*.
De CAGNY, Paul, Chanoine-honoraire de la cathédrale d'Amiens, à *Ansicmain*.
De DECKER, Pierre, Membre de l'Académie royale, à *Bruxelles*.
De GODEFROY MÉNILGLAISE, (le marquis), Littérateur, à *Paris*.
De JOANNES, Édouard, Professeur, à *Odessa*.
DE KEYSER, Nicaise, Peintre d'histoire, membre de l'Académie royale, Directeur de l'académie des Beaux-Arts, à *Anvers*.
DEKONINCK, Laurent, Professeur de chimie et de paléontologie à l'Université de *Liége*.
DELECOURT, Jules, Avocat, à *Bruxelles*.
DELEPIERRE, Joseph-Octave, Consul de Belgique, à *Londres*.
DEMARTEAU, Joseph, Inspecteur de l'enseignement moyen, à *Bruxelles*.
De MONTESQUIOU-FEZENSAC (général comte Anatole), à *Paris*.
DERIVE, Théodore, Professeur, à *Spa*.
De ROISIN, Ferdinand, (le baron), Littérateur, à *Lille*.
De ROSCIUS-ORBAN, Président de la Société libre d'Émulation, à *Liége*.

Digitized by Google

Messieurs :

DE RYCKHOLT, (le baron), Lieutenant-colonel d'artillerie en retraite, à *Visé.*
DE SÉLYS-LONCHAMPS, EDMOND, (le baron), Sénateur, Membre de l'Académie, à *Liége.*
DESHAYES, GÉRARD, Géologue, à *Paris.*
DEVERCY, Sculpteur, à *Paris.*
DEWALQUE, GUSTAVE, Professeur à l'Université, à *Liége.*
DIEGERICKX, J., Archiviste Communal, à *Ypres*
DIEUDONNÉ, Membre honoraire de l'Académie Royale de médecine, à *Bruxelles.*
DOGNÉE, EUGÈNE, Docteur en droit et Archéologue, à *Liége.*
DOLEZ, HUBERT, Sénateur, ancien Président de la Chambre des Représentants, Avocat à la Cour de Cassation, à *Bruxelles.*
D'OTREPPE DE BOUVETTE, Conseiller Honoraire à la Cour de Liége, Président de l'Institut Archéologique, à *Liége.*
DU CHASTEL, FERDINAND (le Comte), Naturaliste, à *Bruxelles.*
DUFOUR, CHARLES, Conservateur du Musée d'antiquités, à *Amiens.*
DUPONT, Naturaliste, à *Paris.*
DUPONT, EDOUARD, Membre correspondant de l'Académie, Directeur du Musée Royal d'Histoire naturelle, à *Bruxelles.*
DUPONT, FÉLIX, Ingénieur des Mines, à *Liége.*
DUSEVEL, H. Inspecteur des Monuments historiques du Département de la Somme, à *Amiens.*
DUVIVIER, CHARLES, avocat, à *Bruxelles.*
FAIDER, CHARLES, Procureur-général à la Cour de Cassation, Membre de l'Académie royale, à *Bruxelles.*
FÉTIS, EDOUARD, Conservateur de la bibliothèque royale, Membre de l'Académie royale de Belgique, à *Bruxelles.*
FOUCART, E.-V., Doyen de la Faculté de droit, à *Poitiers.*
FRAIKIN, A.-CH., Statuaire, Membre de l'Académie, à *Bruxelles.*
FRISON, BARTHÉLÉMY, Statuaire à *Paris.*
GACHARD, LOUIS-PROSPER, Archiviste général du Royaume, Secrétaire de la Commission royale d'histoire, Membre de l'Académie royale de Belgique, à *Bruxelles.*
GARNIER, CH.-J, conservateur de la Bibliothèque, à *Amiens.*
GARNIER, JOSEPH, Professeur à l'École des ponts et chaussées, Secrétaire perpétuel de la Société libre d'économie politique, à *Paris.*
GEEFS, GUILLAUME, Statuaire, Membre de l'Académie de Belgique, à *Bruxelles.*
GÉRARD, PIERRE-AUGUSTE-FLORENT, Auditeur-général près la haute-cour militaire, à *Bruxelles.*

Digitized by Google

Messieurs :

GLŒSENER, Professeur émérite à l'Université, à *Liége.*
GŒTHALS, Félix-Victor, Littérateur, à *Bruxelles.*
GOMAR, Littérateur, à *Saint-Quentin.*
GRAR, Édouard, Avocat, Président de la Société d'Agriculture, des Sciences et des Arts, à *Valenciennes.*
GRELLOIS, Eugène, Secrétaire de l'Académie de *Metz.*
GUÉRIN, Jules, Membre de l'Académie de médecine de Belgique, à *Paris.*
GUILLAUME, Gustave, Lieutenant-Général, Membre de l'Académie royale, à *Bruxelles.*
GUILLORY, ainé, Président de la Société littéraire, à *Angers.*
HACHEZ, Félix, Docteur en droit, Directeur au Ministère de la Justice, à *Ixelles.*
HAMAL, Charles, Ingénieur principal des Mines, à *Namur.*
HANCART, Victor, Professeur, à *Bruxelles.*
HELBIG, Henri, Homme de lettres, à *Liége.*
HENNE, Alex., Chef de Division au Département de la Guerre, à *Bruxelles.*
HENRY, Joseph, Secrétaire de la Société Smithsonienne, à *Washington.*
HERE, Littérateur, Président de la Société Académique des Sciences, Arts, Lettres et Agriculture, à *St.-Quentin.*
HEUSCHLING, Xav., Directeur honoraire au ministère de l'intérieur, Secrétaire de la Commission centrale de statistique, à *Bruxelles.*
HOUZEAU, Jean-Charles, Membre de l'Académie royale de Belgique, *Kingston.* (*Jamaïque*).
JADOT, Jules, Directeur honoraire de l'Enregistrement et des domaines, à *Bruxelles.*
JOLY, Conseiller à la Cour de Cassation, à *Bruxelles.*
JOLY, Édouard, Antiquaire à *Renaix.*
JUBINAL, Achille, Secrétaire-général de l'Institut historique de France, à *Paris.*
JUSTE, Théodore, Directeur du Musée Royal d'Antiquités, Membre de l'Académie, à *Bruxelles.*
KERVYN de VOLKAERSBEKE, Philippe, Membre de la Chambre des Représentants, Littérateur, à *Gand.*
KREMER, Pierre, Peintre, à *Anvers.*
LACOMBLÉ, Adolphe, Secrétaire de la ville, Peintre et Littérateur, à *Bruxelles.*
LAMBERT, Guillaume, Ingénieur des Mines, Professeur à l'Université de Louvain, à *Bruxelles.*
LA ROCHEFOUCAULD-LIANCOURT (le Marquis de) Président de la Société de la morale Chrétienne, à *Paris.*

Digitized by Google

Messieurs :

LAURENT, François, Professeur à l'Université de *Gand.*
LEBON, Léon.
LEBRUN, Firmin, Littérateur à Bruxelles, chef de Division honoraire au Ministère de l'Intérieur.
LEGRAND de REULANDT, Edouard, Secrétaire-Général de l'Académie d'Archéologie à *Anvers.*
LE HARDY de BEAULIEU, Camille, Ingénieur à *Rome* (Géorgie).
LEIDY, Joseph, Professeur à l'Université de Pensylvanie, curateur de de l'Académie des Sciences naturelles, à *Philadelphie.*
LELIÈVRE, Xavier, Avocat, à *Namur.*
LÉVY, Edmond, Professeur d'archéologie, à *Rouen.*
LIEDTS, Charles, (le baron) Ministre d'État, Gouverneur de la Société générale pour favoriser l'industrie nationale, à *Bruxelles.*
LINDEN, Jules, Naturaliste, à *Bruxelles.*
LYELL, sir Charles, vice-président de la Société royale de Géologie, à *Londres.*
MALAISE, Constantin, Professeur à l'Institut agricole de l'État, Membre correspondant de l'Académie de Belgique, à *Gembloux.*
MALHERBE, Renier, Ingénieur des mines, à *Liége.*
MATHIEU, Adolphe, Conservateur honoraire de la bibliothèque de Bourgogne, Membre de l'Académie royale de Belgique, à *Ixelles.*
MARIQUE, J.-M.-J., Littérateur, Chef de division au Gouvernement provincial, à *Namur.*
MAUS, Henri, Inspecteur-général des ponts et chaussées, membre de l'Académie de Belgique, à *Bruxelles.*
MEISSER, F.-J., Docteur et professeur à l'Université, à *Bruxelles.*
MENARD, Proviseur honoraire du Lycée, à *Poitiers.*
MEUGY, Ingénieur des mines, à *Paris.*
MEYERS, Général-major, à *Bruxelles.*
MICHAUX, (ainé), vice-président de la Société archéologique, à *Avesnes* (Nord).
MISSON, Victor, Conseiller à la cour des Comptes, à *Bruxelles.*
MORREN, Édouard, Professeur à l'Université de *Liége*, membre correspondant de l'Académie de Belgique
MOURONVAL, Docteur en médecine, à *Bapaume.*
NÈVE, Félix, Professeur à l'Université de *Louvain*, membre de l'Académie de Belgique.
NEWBERRY, J.-J., Géologue, à *Cleveland* (Ohio), Amérique.
NYPELS, J.-S.-Guillaume, Professeur à l'Université de *Liége*, membre correspondant de l'Académie de Belgique.
PAULET, Léon, Littérateur, à *Stratford-Upon-Avon* (Angleterre).

Digitized by Google

Messieurs :

PÉRIN, Charles, Professeur à l'Université catholique, à *Louvain.*
PETIAU, Benoit, Docteur en médecine à *Saint-Amand-les-Eaux.*
PIÉRART, Joachim, Littérateur, à *Paris.*
PINCHART, Alexandre, Chef de section aux Archives générales du royaume, à *Bruxelles.*
PORTAELS, Jean, Peintre d'histoire, Membre de l'Académie, à *Bruxelles.*
POTVIN, Charles, Littérateur, à *Bruxelles.*
QUETELET, Lambert-Adolphe-Jacques, Directeur de l'Observatoire, Secrétaire de l'Académie royale, à *Bruxelles.*
REDET, Archiviste du Département de la Vienne, à *Poitiers*
RENARD, B.-J.-B.-J., Lieutenant-général, Inspecteur des gardes-civiques, ancien Ministre de la guerre, à *Bruxelles.*
RENZI, Ange, Administrateur de l'Institut historique, à *Paris.*
ROBBE, Louis, Avocat et Peintre, *Bruxelles.*
ROGIER, Charles, Ministre d'État, à *Bruxelles.*
ROMBERG, Édouard, Directeur-général honoraire des Beaux-Arts au Ministère de l'intérieur, à *Bruxelles.*
SCHELER, Auguste, Conservateur de la bibliothèque de S. M. le Roi, associé de l'Académie de Belgique, à *Bruxelles.*
SERRURE, Constantin-Philippe, Professeur, correspondant de l'Académie, à *Gand.*
SIMONIS, Eugène, Statuaire, Membre de l'Académie, à *Bruxelles.*
SIRET, Adolphe, Membre de l'Académie, Commissaire d'arrondissement, à *Saint-Nicolas.*
SLINGENEYER, Ernest, Membre de l'Académie de Belgique, à *Bruxelles.*
SMITH, Lawrence, Professeur de chimie à l'Université de Virginie, à *Richmond.*
SOVET, Auguste, Docteur en médecine, à *Beauraing.*
STEVENS, Edmond, Secrétaire-général du ministère de l'intérieur, à *Bruxelles.*
STROOBANT, Corneille (l'abbé), Archéologue, en *Hollande.*
THIELENS, A. Naturaliste, à *Tirlemont.*
VALLEZ, P.-J., Docteur en médecine, à *Bruxelles.*
Van BEMMEL, Eugène, Professeur à l'Université de *Bruxelles.*
Van BERCHEM, H. Président de la Société de médecine pratique d'Anvers, à *Willebroeck.*
Van DEN CORPUT, Chimiste, à *Bruxelles.*
Van DEN PEEREBOOM, Alphonse, Ancien Ministre, Membre de la Chambre des Représentants, Président de la Société historique, archéologique et littéraire d'Ypres et de l'ancienne West-Flandre, à *Bruxelles.*

Digitized by Google

Messieurs :

VAN DER BELEN, Eugène-Marie-Jean-Ghislain, Directeur honoraire au Ministère de l'Intérieur, à *Bruxelles*.
VANDER HAGEN, Ferdinand, Archiviste-bibliothécaire de la Société des Beaux-Arts, à *Gand*.
VAN DE WEYER, Sylvain, ancien Ambassadeur Belge, à *Londres*.
Van HASSELT, André-Henri-Const., Inspecteur des Écoles Normales, Membres de l'Académie, à *Bruxelles*.
Van HOLLEBEKE, Léopold, Commis aux Archives générales du royaume à *Ixelles*.
Van HULST, Professeur agrégé, à l'Université de *Liége*.
Van THIELEN, J.-C. Membre de l'Académie d'Archéologie, à *Anvers*.
Van YSENDYCK, Antoine, peintre, à *Bruxelles*.
VARDET, Docteur en médecine, à *Bruxelles*.
VERSTRAETE, Officier dans l'armée belge.
VILAIN, Jules, ancien chef de Division ou Ministère de l'Intérieur, à *Bruxelles*.
VINÇOTTE, S.-H., Inspecteur de l'Enseignement moyen, à *Bruxelles*.
VISSCHERS, Auguste, Président du Conseil des Mines, à *Bruxelles*.
WAPPERS, Gustave (le Baron), Peintre d'histoire, Membre de l'Académie de Belgique, à *Paris*.
WARZÉE, André, Chef de bureau au Ministère des travaux publics, à *Bruxelles*.
WAUTERS, Alphonse, Archiviste de la ville, Membre de l'Académie, à *Bruxelles*.
WIENER, Léopold, Graveur des monnaies, à *Bruxelles*.

MEMBRES DÉCÉDÉS.

Messieurs :

DEBRY, Jean, ancien Administrateur, à *Paris* (1833).
HABERLÉ, François, Ingénieur des ponts et chaussées, à *Mons* (1833).
DELMOTTE, Henri, Conservateur de la bibliothèque, à *Mons* (1836).
LAISNÉ, Célestin-Albert-Joseph, Docteur en médecine, à *Bruxelles* (1837).
MARCQ, P.-D., Docteur en médecine, à *Charleroi* (1838).
POLLARIS, Architecte provincial, à *Mons* (1838).
VANESSCHEN, P.-J., Docteur en médecine, Professeur, à *Louvain* (1838).

Digitized by Google

Messieurs :

VERMEREN, Frédéric, Calligraphe, à *Mons* (1838).
ACCARAIN, Antoine, Docteur en médecine, à *Mons* (1839).
DELECOURT, Charles, Avocat, à *Mons* (1839).
VANBRÉE, Math., Directeur de l'Académie des Beaux-Arts, à *Anvers* (1839)
BURCKHARD-ÈBLE, Docteur en médecine, à *Vienne* (1839).
LANGLOIS, Hyacinthe, Membre de l'Académie de *Rouen* (1839).
HALLEZ, Germain, Directeur de l'Académie de dessin et de peinture, à *Mons* (1840).
COURREUX, Henri, Artiste vétérinaire, à *Mons* (1840).
TOEPKEN, Médecin, à *Brême* (1841).
CAVENAILLE, François, Docteur en médecine, à *Boussu* (1842).
LAPORTE, Léopold, Architecte-voyer, à *Enghien* (1842).
L'HOEST, Isidore, Botaniste, à *Péruwelz* (1842).
PLAPIED, Joseph, Amateur de Beaux-Arts, à *Mons* (1842).
CAUCHY, Philippe-François, Ingénieur en chef des mines, à *Namur* (1842).
VOISIN, Auguste, Bibliothécaire de l'Université, à *Gand* (1843).
FORTIA D'URBAN, (le Marquis de) Littérateur, à *Paris*, *décédé Président honoraire a vie de la Société* (1844).
CAMPION, Pierre-Louis, Instituteur, à *Mons* (1844).
NODIER, Charles, Littérateur, à *Paris* (1844).
SIMONS, Ingénieur en chef des chemins de fer, à *Bruxelles* (1845).
MALBRENNE, Maximilien, Professeur de mathématiques, à *Mons* (1845).
THAUVOYE, Jean-Baptiste, Docteur en médecine, à *Paturages* (1845).
De PUYDT, Remy, Colonel du génie, à *Bruxelles* (1845).
VISART, Gustave, (le Comte), propriétaire, à *Thieu* (1846).
SAUVEUR, père, Docteur en médecine, à *Bruxelles*.
VANDENCORPUT, Pharmacien, à *Bruxelles*.
WILLEMS, Jean-François, Membre de l'Académie, à *Gand* (1847).
LABRIQUE, Nestor, Avocat, à *Haine-Saint-Paul* (1847).
THAUVOYE, Emmanuel, Pharmacien, à *Wasmes* (1847).
DUCORRON, Peintre, Paysagiste, Directeur de l'Académie de dessin, à *Ath* (1847).
HENRARD, Paul, Directeur des hauts-fourneaux, à *Couillet* (1847).
JULIA de FONTENELLE, Secrétaire de la Société des Sciences physiques et chimiques de France, à *Paris* (1848).
RAOUL, Louis-Vincent, Professeur émérite à l'Université de *Gand* (1848).
FABRE-PALAPRAT, Président de la Société des Sciences physiques et chimiques de France à *Paris* (1848).
LEROY, Aimé-Nicolas, Littérateur, à *Valenciennes* (1848).
PEIGNOT, Charles, Membre de la Société des Bibliophiles belges et de l'Académie de *Dijon* (1849).

Digitized by Google

Messieurs :

GUILLERY, Hippolyte, Ingénieur des ponts et chaussées, à *Liége* (1849).
HUART-CHAPEL, chimiste, à *Charleroi* (1850).
De REIFFENBERG, Frédéric-Auguste-Ferdinand-Thomas, (le Baron), Conservateur de la Bibliothèque royale, *décédé Vice-Président honoraire à vie de la Société*. à *Bruxelles* (1850).
SURMONT de VOLSBERGHE, Amateur des Beaux-Arts, à *Gand* (1850).
THIRY, Charles, ancien Président du Conseil des monnaies, à *Bruxelles* (1850).
KERCHOVE d'EXAERDE, François-Antoine-Maximilien, (le Comte), Littérateur, à *Anvers* (1851).
BROGNIEZ, Professeur, à *Bruxelles*.
BOGAERTS, Félix, Littérateur, Professeur d'histoire, à *Anvers* (1851).
MAUROY, Louis, Notaire, à *Houdeng-Gœgnies* (1852).
BAUD, Jean-Marie. Docteur en médecine, Professeur, à *Louvain* (1852).
TOILLIEZ, Désiré. Aspirant-Ingénieur des Mines, à *Jemappes* (1852).
De CUYPER, Jean-Baptiste. Sculpteur, à *Anvers* (1852).
CUNIER, Florent, Médecin-Oculiste, à *Bruxelles* (1853).
GRART, Adolphe, Major pensionné, à *Bruxelles* (1853).
DELECOURT, Victor, Président du tribunal de 1re instance, à *Bruxelles* (1853).
SMIST, Édouard, Littérateur, à *Bruxelles*.
De PEYRONNET, (le Comte), ancien Ministre, Littérateur à *Mont-Ferant* près de Bordeaux (1854).
PLÉTAIN, Armand, Notaire, à *Mons* (1854).
FUMIÈRE, L., ancien chef de Division au gouvernement provincial, à *Mons* (1854).
DELNEUFCOUR, Pierre, Ingénieur des Mines de 1re classe, Président de la Chambre de Commerce, à *Mons* (1854).
ÉVERAERT, Xavier, Docteur en médecine, à *Frameries* (1854).
De STASSART, Goswin-Joseph-Augustin, (le Baron). Membre de l'Académie, *décédé Vice-Président honoraire à vie de la Société*, à *Bruxelles* (1854).
LESBROUSSART, Jean-Baptiste-Philippe, Membre de l'Académie, Professeur à l'Université de *Liége* (1855).
RICOLLOT, Président de la Société des Antiquaires de Picardie, à *Amiens* (1855).
VIEILLEVOYE, Barthélémy, Directeur de l'Académie des Beaux-Arts, à *Liége* (1855).
CHEVREMONT, Lambert, Ingénieur en chef des Mines, pensionné, à *Bruxelles* (1856).
DUPUIS, Félix, Avocat-général près la Cour d'Appel de *Poitiers* (1855).

Digitized by Google

Messieurs :

WINS, Camille, Avocat, *décédé président de la Société, à Mons* (1856).
ERMEL, Eugène, ancien Secrétaire, ancien Bibliothécaire-Archiviste de la Société, à *Houdeng-Gœgnies* (1857).
GACHET, Émile, Littérateur, à *Bruxelles* (1857).
DUMONT, André-Hubert, Membre de l'Académie, Géologue et Professeur à l'Université de *Liége* (1857).
MESSINE, Charles, Conseiller à la Cour d'Appel de *Bruxelles* (1857).
Van DEN BROECK, Jean-Baptiste, ancien Médecin principal de l'armée, à *Mons* (1858).
De BEAUFFORT, Amédée, (le Comte), Inspecteur-général des Beaux-Arts de Belgique, à *Bruxelles* (1858).
SCHAYES, A., Membre de l'Académie, Directeur du Musée royal d'armures et d'antiquités, à *Bruxelles* (1859).
LEFEVRE, J.-F., Architecte et géomètre, à *Mons* (1859).
Van DUYSE, Prudent, Littérateur, Vice-président de la Société des Beaux-Arts, à *Gand* (1859).
LELEWEL, Joachim, ancien Professeur d'histoire à l'Université de Varsovie, à *Paris* (1861).
RAINBEAUX, Émile, Administrateur des Établissements du Grand-Hornu, à *Paris* (1861).
GUILLERY, Charles-François, Professeur à l'Université de Bruxelles, à *Molembeck-Saint-Jean* (1861).
DEMEYER, Isaac-Joseph, à *Bruges* (1861).
MATHIEU, Lambert-Joseph, Directeur de l'Académie des Beaux-Arts, à *Louvain* (1861).
MANFROY, Antoine-Joseph, Membre de la Députation permanente du Conseil provincial, à *Basècles* (1861).
PETIT, Louis, ancien Préfet des études à l'Athénée de Bruxelles, à *Ixelles* (1861).
PEETERMANS, Nicolas-Joseph, Littérateur, à *Seraing* (1861).
SEUTIN, Louis, (le Baron), ancien Médecin en chef de l'armée, Membre de l'Académie de Médecine, à *Bruxelles* (1862).
CUERENS, Paul, Docteur en médecine, à *Enghien* (1862).
BARON, Auguste-Alexis, Membre de l'Académie royale de Belgique, à *Liége* (1862).
BOTY, Alexandre, Directeur de Charbonnage, à *Jemappes* (1862).
DUVIVIER de STREEL, Littérateur, à *Liége* (1862).
DEPRET, A., Professeur de chimie, à *Paris* (1863).
KIRSCH, Joseph, Professeur à l'Athénée royal de *Mons* (1863).
LE GLAY, Archiviste-Général du département du Nord, à *Lille* (1863).

Digitized by Google

Messieurs :

BRAEMT, J.-B., Graveur en chef de la Monnaie, à *Bruxelles* (1864).
CARION, Henri, Notaire à *St-Ghislain* (1864).
KICKX, Jean, Membre de l'Académie, professeur à l'Université de *Gand* (1864).
LECOUVET, Ferdinand-François-Joseph, Professeur à l'Athénée royal d'Anvers (1864).
LEROY, H.-E.-J., Docteur en médecine, membre de l'Académie royale de médecine, à *Soignies* (1865).
CULIS, Alexandre, Docteur en médecine, à *Mons* (1865).
GONOT, Jean, Ingénieur en chef directeur des mines, à *Mons* (1865).
DINAUX, Arthur, Associé de l'Académie de Belgique, membre de la Société des Bibliophiles Belges, à *Montataire* (Oise) (1865).
TOILLIEZ, Albert, Ingénieur principal des mines, *décédé vice-président de la Société*, à *Mons* (1865).
DEREUME, Auguste, major à l'état-major des places, à *Bruxelles* (1865).
BLARGNIES, Charles, ancien Conseiller à la cour d'Appel, à *Bruxelles*, (1866).
LETELLIER, Adrien-Léopold-Auguste, Avocat, à *Mons* (1866).
PONSON, A.-T., Ingénieur civil des mines, à *Liége* (1866).
RAINGO, Germain, à *Habay-la-Vieille* (1866).
DESCAMPS, Valentin, Chanoine, Vicaire-général honoraire, à *Tournai*.
DENNE-BARON, Dieudonné, Homme de lettres, Chef de bureau au ministère de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, à *Paris* (1866).
GOFFINT-DELRUE, Jean-François, Avocat, à *Mons* (1867).
ROLAND-MARCHOT, François, Littérateur, à *Paris* (1867).
DERIVE, Benoit, Directeur des hauts fourneaux du Nord, à *Hautmont* (1867).
SAINT-GENOIS des MOTTES (Jules, baron de), Docteur en Droit, Professeur-Bibliothécaire de l'Université de *Gand*, Membre de l'Académie, ancien archiviste de la Flandre-Orientale. (1867).
BIVORT, Jean-Baptiste, Directeur au Ministère de l'Intérieur, à *Bruxelles* (1867).
TEICHMAN, ancien Gouverneur de la province d'Anvers, Inspecteur-général honoraire des ponts et chaussées, à *Anvers* (1867).
De LA FONS de MELICOCQ, (le Baron), Archéologue, à *Lille* (1867).
WARLOMONT, Charles, Inspecteur de l'Enregistrement, à *Ixelles* (1867).
DUCPÉTIAUX, Ed., Inspecteur général des prisons et des établissements de Bienfaisance de Belgique, membre de l'Académie, à *Bruxelles* (1868).
WESTENDORP, Gérard, Médecin de bataillon (1868).

Digitized by Google

Messieurs :

FRANÇOIS, Victor, Membre de l'Académie de médecine, professeur de l'Université, à *Louvain*

WAUQUIÈRE, Étienne, Directeur de l'Académie des beaux-arts, à *Mons* (1869).

CORNU, Capitaine du génie pensionné, à *Menin* (1869).

DURAND, Léopold, Médecin de régiment, à *Bruxelles* (1869).

GENDEBIEN, Alexandre, Avocat et ancien représentant, à *Bruxelles* (1869).

VANDERMAELEN, Philippe, Directeur de l'établissement géographique, à *Bruxelles* (1869).

NAVEZ, Peintre, membre de l'Académie, ex-Directeur de l'École des Beaux-Arts, à *Bruxelles* (1869).

ANSIAU, Jules, Professeur de Médecine, à l'Université, à *Liége* (1869).

HALBRECQ, Charles, Avocat, Membre fondateur de la Société, à *Mons* (1870).

GRENIER, Marcel, Commissaire d'arrondissement, président de la Commission des Hospices, chevalier de l'Ordre de Léopold, à *Mons* (1870).

De KERCKOVE-VARENT, Joseph-Romain-Louis, (le Comte), ancien Médecin en chef aux armées, Président de l'Académie d'Archéologie de Belgique, à *Anvers* (1870).

De LAMARTINE, Alphonse, Membre de l'Académie française, à *Paris* (1870).

GENDEBIEN, Jules, Avocat, ancien Membre du Congrès, à *Bruxelles* (1870).

VERHAEGHE, Docteur en médecine, Vice-Président de l'Académie de médecine de Belgique, à *Ostende* (1870).

BOUCHEZ de CRÈVECŒUR de PERTHES, Président de la Société impériale d'Émulation, à *Abbeville* (1870).

SERVE (d'Uzez), (1870).

GROUVELLE, Ph., Ingénieur civil, à *Paris*.

D'HÉRICOURT, Achmet (le Comte), ancien président de la Société Littéraire à *Angers*.

LEYS, Henri, peintre d'histoire, membre de l'Académie, à *Anvers*.

PAYEN, Anselme, Chimiste, membre de l'Institut, à *Paris*.

VAN DEN BROECK, Victor, membre de l'Académie de médecine et chimiste à *Bruxelles*.

VANDERMEERSCH, P.-J., Archiviste de la province de Flandre Orientale, à *Gand*.

VAN MALDEGHEM, Evariste, Compositeur de musique, à *Bruxelles*.

LEHARDY DE BEAULIEU, Charles, Professeur honoraire à l'école des Mines du Hainaut, à *Mons*.

Digitized by Google

Messieurs :

COEMANS, Eugène, Membre de l'Académie, professeur de paléontologie à l'Université, à *Louvain.*

CANTRAINE, F., membre de l'Académie, professeur à l'Université, à *Gand* (1871).

CAPITAINE, Ulysse, Secrétaire général de la Société libre d'Émulation à *Liége* (1871).

FÉTIS, Fr.-Jos., membre de l'Académie royale, Directeur du Conservatoire de musique, à *Bruxelles* (1871).

FOURMOIS, Théodore, peintre paysagiste à *Bruxelles* (1871).

RAPSAET, Henri, Juge de paix à *Lokeren* (1871).

DE FONTAINE, Auguste, Docteur en médecine à *Mons* (1872).

VAN DER ELST, Valentin, Ingénieur civil à *Cuesmes* (1872).

BORGNET, Jules, Archiviste de l'Etat, Secrétaire de la Société Archéologique, à *Namur* (1872).

DE FACQZ, Eugène, premier Président à la Cour de Cassation, à *Bruxelles.* (1872).

LEHON, Henri, Major pensionné, Peintre de marine et Naturaliste, à *Bruxelles* (1872).

POLAIN, M.-L, membre de l'Académie, Administrateur-inspecteur de l'Université, à *Liége* (1872).

PARENT, Pharmacien et ancien professeur, à *Braine-le-Comte* (1873).

BENDER, Chef de la musique du Roi, à *Bruxelles* (1873).

MAURY, F., Astronome à *Lexington* (Virginie) (1873).

STUART MILL, John, Économiste à *Londres* (1873).

MARSIGNY, Agathon, Préfet des études à l'Athénée royal de *Mons* (1873).

GRAUX, P.-J., Docteur en médecine, professeur à *Bruxelles* (1873).

AGASSIZ, Louis, Professeur de Zoologie à l'Université Havard, à *New-Cambridge* (Amérique) (1873).

Le Secrétaire-Général,

HOUZEAU DE LEHAIE.

Digitized by Google

COMPAGNIES SAVANTES

ET

AUTRES INSTITUTIONS

SCIENTIFIQUES ET LITTÉRAIRES AVEC LESQUELLES LA SOCIÉTÉ EST EN RELATION.

BELGIQUE.

ANVERS.	— Académie d'archéologie de Belgique
»	— Société de Médecine.
»	— Société de pharmacie.
»	— Société paléontologique de Belgique.
BRUGES.	— Société médico-chirurgicale.
BRUXELLES.	— Académie royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique.
»	— Commission royale d'histoire de Belgique.
»	— Commission royale pour la publication des anciennes lois et ordonnances de la Belgique.
»	— Comité directeur du bulletin des Commissions royales d'art et d'archéologie.
»	— Société de la Numismatique belge.
»	— Société centrale des Instituteurs Belges.
»	— Société des Sciences médicales et naturelles.
»	— Société centrale d'Agriculture de Belgique.
»	— Société royale de botanique.
»	— Société entomologique.
»	— Société malacologique.
CHARLEROI.	— Société archéologique et paléontologique.
GAND.	— Société royale des Beaux-Arts et de Littérature.
»	— Comité des inscriptions funéraires et monumentales de la Flandre Orientale.
LIÉGE.	— Institut archéologique.
»	— Société royale des Sciences.
»	— Société d'Émulation.
LOUVAIN.	— Société littéraire de l'Université catholique.

Digitized by Google

LOUVAIN. — Comité des analectes pour servir à l'histoire ecclésiatique de la Belgique.
MONS. — Société des Bibliophiles Belges.
» — Cercle archéologique.
» — Association des anciens Élèves de l'École des Mines du Hainaut.
NAMUR. — Société archéologique.
ST-NICOLAS. — Société industrielle et scientifique.
TONGRES. — Société scientifique et littéraire du Limbourg.
TOURNAI. — Société Historique et Littéraire.
VERVIERS. — Société Industrielle et Commerciale.
YPRES. — Société Historique, Archéologique et Littéraire de la ville d'Ypres et de l'ancienne West-Flandre.

PAYS ÉTRANGERS.

AUTRICHE.

VIENNE. — Institut impérial géologique.
» — Société impériale et royale de Géographie.
BRUNN (*Moravie*). — Société des Sciences naturelles.
GRATZ. — Société Historique de la Styrie.

ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE.

BOSTON. — Société d'histoire naturelle.
MADISON. — Societe d'Agriculture de Wisconsin.
» — Académie des Sciences, Arts et Lettres de Wisconsin.
OHIO. — Société d'Agriculture.
PHILADELPHIE. — Académie des Sciences naturelles.
WASHINGTON. — Société Smithsonienne.

FRANCE.

ABBEVILLE. — Société d'Émulation.
AMIENS. — Société des Antiquaires de Picardie.
» — Société industrielle.
ANGERS. — Société industrielle du département de Maine et Loire.
» — Société académique de Maine et Loire.

Digitized by Google

BOULOGNE-SUR-MER. — Société d'agriculture de l'arrondissement.
CLERMOND-FERRAND. — Académie du Puy-de-Dôme.
DIJON. — Académie des Sciences, Arts et Belles-Lettres.
DOUAI. — Société d'Agriculture, Sciences et Arts du département du du Nord.
DUNKERQUE. — Comité flamand de France.
LILLE. — Société des Sciences, de l'Agriculture et des Arts.
LIMOGES. — Société nationale d'Agriculture, Sciences et Arts de la Haute-Vienne.
LYON. — Académie des Sciences, Belles-Lettres et Arts.
» — Société d'Agriculture, d'Histoire naturelle et des Arts utiles.
NANCY. — Académie de Stanislas.
PARIS. — Académie nationale, agricole, manufacturière et commerciale.
» — Institut historique de France.
» — Société de la Morale Chrétienne.
» — Institut des Provinces de France.
POITIERS. — Société des Antiquaires de l'Ouest.
LE PUY. — Société d'Agriculture, Arts, Sciences et Commerce.
RHEIMS. — Société industrielle.
St-OMER. — Société académique des Sciences et des Lettres.
St-QUENTIN. — Société Académique des Sciences, Arts et Belles-Lettres et Agriculture.
» — Société des Antiquaires de la Morinie.
VALENCIENNES. — Société d'Agriculture, des Sciences et des Arts.

ALLEMAGNE.

COLMAR. — Société des Sciences naturelles.
GORLITZ (*Saxe*. — Société de la Haute-Lusace.
METZ. — Académie de Metz.
MULHOUSE. — Société industrielle.
STRASBOURG. — Société des Sciences naturelles.
SCTTGARD (*Wurtemberg*). — Bibliothèque royale.

DANEMARCK.

COPENHAGUE. — Société des Antiquaires du Nord.

HOLLANDE.

LEYDEN. — Letterkunde Matschappy.
LEUWARDEN. — Société d'histoire et d'archéologie.

Digitized by Google

ITALIE.

FLORENCE. — Comité royal de Géologie.

RUSSIE.

RIGA. — Société des naturalistes.

SUISSE.

GENÈVE. — Société genevoise d'Utilité publique.

JOURNAUX LITTÉRAIRES ET SCIENTIFIQUES

reçus par la Société en échange de ses publications.

Annales médicales de la Flandre Occidentale, à Bruges
Archives Belges de Médecine militaire, à Bruxelles.
Feuille du cultivateur et Journal d'agriculture pratique réunis, à Bruxelles.
Messager des Sciences historiques, des Arts et de Bibliographie de Belgique, à Gand.
Revue de l'administration et du droit administratif de la Belgique, à Liége.
Le Progrès, journal de l'instruction primaire, à Bruxelles.
Revue de Belgique, à Bruxelles.

Digitized by Google

MÉMOIRES
ET
PUBLICATIONS.

Digitized by Google

La Société, en imprimant un ouvrage qui lui est soumis, ne fait pas siennes les opinions qu'il contient ; l'auteur en conserve toute la responsabilité.

Art. 34 du règlement.

Digitized by Google

UNE ÉCLAIRCIE.

De larges flaques d'eau récentes,
Au grand ciel servant de miroir,
Se détachaient, éblouissantes,
Dans un chemin boueux et noir.
Après l'orage, une éclaircie
Versait aux sites enchantés
La lumière et la poésie:
Mon cœur était plein de clartés.

Les gouttes d'eau retentissantes
Tombaient des feuillages en pleurs;
Et des senteurs plus pénétrantes
S'échappaient des prés et des fleurs.
La terre semblait parfumée;
Avide, mon âme écoutait:
L'oiseau chantait sous la ramée,
Dans les arbres le vent chantait.

Le soleil, aux rayons timides,
— L'orage au loin grondait encor, —
A travers les branches humides
Faisaient briller des perles d'or.
Et, rutilante de lumière,
La Trouille montrait devant moi,
Comme un géant sur la rivière,
L'ombre immense du vieux beffroi.

Digitized by Google

Le bonheur animait ma joue ;
Lentement je marchais joyeux ;
Mes pieds barbotaient dans la boue,
Ma pensée allait vers les cieux.....
Puis le ciel se recouvrit d'ombre ;
Gaîment je disais en chemin :
Qu'importe si le temps est sombre,
Le soleil reluira demain !

ANTOINE CLESSE.

15 mai 1872.

Digitized by Google

L'Humanité.

O mère aux vastes flancs, aux mamelles fécondes,
A tes nombreux enfants qui couvrent les Deux-Mondes
Tends des bras généreux, puissante Humanité!
Ah! quels que soient les cieux où le sort les fit naître,
Tous sont frères! Travaille à leur commun bien-être;
Qu'ils savourent les fruits de la félicité.

Pour répandre tes dons sur chaque créature
N'as-tu pas les trésors que t'offre la Nature
Dans ses champs, dans ses prés, dans ses monts, dans ses bois?
N'as-tu pas le travail qui, joint à la science,
Retire les profits d'une étroite alliance:
O Reine, l'univers n'est-il pas sous tes lois?

Et pourtant, tu le sais, fréquemment tu déchaînes
— Comme des ouragans qui renversent les chênes —
Les noires passions d'où sortent tant de maux;
Et tes fils acharnés, déchirant tes entrailles,
En des combats affreux, féconds en funérailles,
Dépassent la fureur des cruels animaux.

Quand éclate la guerre, épouvantable orage,
C'est en torrents de sang que déborde la rage
D'êtres faits pour l'amour et la tranquillité;
En eux de la pitié la voix est étouffée,
Et les tigres, soumis à la lyre d'Orphée,
Fuiraient l'homme, ayant peur de sa férocité!

Digitized by Google

D'autre part, — Qui pourra pénétrer ce mystère? —
Dans les moments de trève, un souffle salutaire
D'union et de paix passe dans les esprits;
A tous la Charité, la grande bienfaitrice,
Offre en appui son bras, sa voix consolatrice;
Les crimes de l'épée alors semblent flétris!

Un jour enfin, au sein d'une lutte insensée,
D'un noble cœur jaillit une ardente pensée,
Que le monde applaudit dans un brûlant transport,
Et la sainte Croix-Rouge à l'instant fut fondée;
Par le zèle de tous promptement fécondée,
L'œuvre du Bien brilla dans les champs de la Mort.

La douleur vainement ne crîra plus : « Qu'on m'aide! »
Le baume le plus doux, le bienfaisant remède,
La Charité savante a su les préparer;
Les dévouements sont prêts. Quelle ardeur énergique!
— C'est bien, mais avouez qu'il serait plus logique
De prévenir les maux que de les réparer.

Oui, si douce que soit la main séchant des larmes,
C'est avant le combat, avant le choc des armes,
C'est entre les deux camps aux bataillons épais,
Que des groupes chéris et d'enfants et de mères,
Dans l'élan inspiré des angoisses amères,
Doivent courir planter l'étendard de la paix!

Et ces rois absolus, imitant le vulgaire,
Ces despotes hautains qui décrètent la guerre,
Devant la croix sacrée ont incliné le front!
Ou mensonge ou non-sens! Ils font la guerre encore,
Et leur chrétienne main avec éclat décore
Ces bienfaiteurs dont l'œuvre est pour eux un affront.

Digitized by Google

Tel prince un jour se dit : « cet empereur m'écrase
D'un pouvoir insolent ; toujours la même phrase,
Le même bruit flatteur qui s'élève à son nom !
Je briserai son char au choc d'une bataille.
N'ai-je pas mes engins qui sont d'énorme taille ?
Il est temps d'essayer notre nouveau canon ! »

Que d'hommes vont laisser leurs travaux pour se battre !
— Qu'importe ! — Que de maux en tous lieux vont s'abattre !
— Qu'importe ! Les vaillants méprisent la terreur.....
— Et ces milliers de fils arrachés à leurs mères,
Ces adieux déchirants et ces larmes amères !
— Eh ! qu'importe !... pourvu qu'on batte l'Empereur !

Puis, l'on songe à fixer les regards de l'Histoire
Qui, trop souvent, s'abaisse aux pieds de la Victoire,
Et se plaît à tresser leur couronne aux guerriers,
Chante des conquérants la gloire militaire,
Sans leur demander compte, arbitre humanitaire,
De ces traces de sang qui souillent leurs lauriers.

Les peuples cependant, aux forces bien guidées,
Echangent leurs produits, se livrent leurs idées,
Et dans l'adversité se prêtent mille appuis ;
L'esprit cherche l'air pur, l'air libre ! Et la lumière
Doit franchir le palais, envahir la chaumière ;
La Vérité s'apprête à sortir de son puits !

Chaque jour s'élargit la corne d'abondance,
Les voix comme les cœurs s'appellent en cadence ;
Aux rayons de la Paix fleurissent les États ;
L'outil, la plume en main, les nations entre elles
Semblent vouloir briser le glaive des querelles.
Peuples, vos seuls périls viennent des potentats.

Digitized by Google

Notre siècle comprend, adore l'harmonie,
Et sa pensée atteint aux sphères du génie;
Les clameurs de l'envie auraient beau retentir,
La foule, en plein forum, d'hommages environne
Le grand homme vivant qui reçoit sa couronne,
Lui qu'on chargeait jadis des palmes du martyr!

Le génie inventif par cent routes ouvertes
Marche au but éclatant de vastes découvertes:
L'esprit hardi suivrait l'aigle dans son essor;
Fée aux doigts merveilleux, l'Industrie amoncelle
Des œuvres d'où le flot des richesses ruisselle;
Tous les rameaux des arts penchent sous des fruits d'or.

Les isthmes aux vaisseaux ne forment plus barrière,
L'homme brise l'obstacle, il veut libre carrière
Et désire attacher des ailes au Progrès;
Les rocs ouvrent leurs flancs, les monts courbent leurs cimes,
Nous courons sans frayeur au-dessus des abîmes;
Les âmes ont besoin de s'unir de plus près!

Même avant de se voir, on brûle de s'entendre;
La pensée à son but, trait rapide, veut tendre;
La parole a jailli de l'électricité;
La distance s'enfuit, sur terre et sur les ondes;
Le câble sous-marin réunit les Deux-Mondes,
Vaste lien d'amour et de fraternité!

A ce repas d'été, sous la verte charmille,
Sont assis les enfants d'une même famille;
Sur le front maternel quelle sérénité!
Mère des nations, d'une famille immense,
A ton large festin où leur bonheur commence,
Fais place à tous tes fils, loyale Humanité!

Digitized by Google

Ce n'est pas le soleil, mais c'est déjà l'aurore
Dont le premier rayon légèrement colore
Tous les sentiers nouveaux tracés au genre humain;
Guidé par la raison et par la conscience,
Au milieu du travail, à travers la science,
Il doit monter au faîte où Dieu lui tend la main.

Des nobles passions alimentant la flamme,
Quand les hommes au bien élèveront tous l'âme,
Quand ils s'embrasseront dans leur félicité,
Au juste, au grand, au beau, rendant un libre hommage,
On pourra dire alors qu'ils sont faits à l'image,
A l'esprit rayonnant de la Divinité !

HIPPOLYTE LAROCHE.

Digitized by Google

SUR LA PREMIÈRE PAGE D'UN ALBUM.

I.

Un de mes vieux amis, dans un long post-scriptum,
Disait, en m'adressant un magnifique album :
« C'est l'album de ma fille, esprit vif, âme aimante ;
« Ami, si vous saviez combien elle est charmante :
« Sa gaîté qui pétille à travers sa raison,
« Communique la joie à toute la maison ;
« Les heures de loisirs sont courtes auprès d'elle :
« De celle qui n'est plus c'est l'image fidèle....
« Laissons ces souvenirs, dans mon cœur grands ouverts,
« Et parlons de l'album : je voudrais quelques vers....
« Que dis-je ? quelques vers : il m'en faut davantage :
« Ce sera, s'il vous plaît, sur la première page ;
« Vous trouverez le temps, vous êtes casanier ;
« Or je compte sur vous, Monsieur le chansonnier.
« Soyez original ; je vous le dis en face,
« Il faut que l'amitié vous dicte une préface ;
« La popularité vous a fait un renom :
« Vous me répondrez oui, ne pouvant dire non. »

Pour entrer dans l'album il faut donc qu'on me voie,
Moi qui de m'y cacher me faisais une joie.
Mais pour donner passage à des noms éclatants,
Le moins serait d'ouvrir la porte à deux battants ;
Je voudrais élever ma pensée et mon style,
Fonder d'un monument le large péristyle,

Digitized by Google

Et sur le fronstispice étaler aux regards
Ces mots, resplendissants : Aux Lettres, aux Beaux Arts !
Au langage pompeux se peut-il que j'aspire ?
Dans la simple chanson à l'aise je respire.....
Depuis six jours en vain je torture mes vers,
Quand Dieu resta six jours à créer l'univers.

II.

Six jours, le monde fut ! Le monde, œuvre sublime !
Six jours, et du néant comblant l'immense abîme,
Dieu remplit d'un rayon de son feu créateur,
Un être pour comprendre et bénir sa splendeur.
Des hommes furent grands bientôt parmi les hommes ;
Leurs noms sont parvenus jusqu'au siècle où nous sommes ;
Ils aimaient la nature, et leurs cœurs pleins de chants
S'inspiraient sous le ciel qui féconde les champs.
Six jours, le monde fut ! et, pour vaincre l'envie,
L'artiste, en produisant, a trop peu d'une vie ;
Sans cesse il doit, hélas ! en son étrange essor,
Redescendre ici-bas pour s'élancer encor.
Quand l'inspiration, reine de l'inconstance,
Prête ses aîles d'or à son intelligence ;
Quand, le front rayonnant, le mortel orgueilleux
Embrasse avec transport un rêve merveilleux,
Il tombe ; car bientôt la fatigue ramène
A son point de départ l'intelligence humaine.

Pour rendre un digne hommage à la Divinité,
Un besoin de créer remplit l'humanité ;
Car la nature oppose, aux œuvres de génie,
Ses formes, ses couleurs, sa vivante harmonie ;
Contraste solennel qui démontre en tout lieu
La faiblesse de l'homme et la grandeur de Dieu !

Digitized by Google

III.

A mon tour, mon ami, je vous le dis en face,
Car vous l'avez voulu : grâce à cette préface,
Voilà votre bon goût compromis à jamais.
Ouf! la porte est ouverte! Elle est petite, mais
Il faut loin d'un album que la sottise reste :
N'est-il pas convenu que le sage est modeste?
Place au compositeur, au peintre, à l'écrivain,
Au front illuminé par un rayon divin :
Sans songer au trésor que leur génie apporte,
Ils entreront gaîment par la petite porte.

ANTOINE CLESSE.

Digitized by Google

TRADUCTION

DE

L'ART POÉTIQUE D'HORACE.

Pourriez-vous, mes amis, ne pas rire à la vue
D'une œuvre que le peintre aurait ainsi conçue?
Par en haut belle femme au long cou de cheval,
Des membres emplumés pris à maint animal,
Et d'un hideux poisson la queue en appendice.

Chers Pisons, croyez-moi, ce produit du caprice
Me paraît à ravir le pendant d'un écrit
Où, vrais rêves éclos d'un malade d'esprit,
Les vaines fictions qu'on groupe à l'aventure,
N'offrent tête ni pied d'une même nature.

Peintre ou poète, on sait que l'on peut tout oser:
Nous réclamons ce droit, loin de le refuser;
Mais que ce ne soit point pour joindre les contraires,
Unir l'hydre à l'oiseau, les agneaux aux panthères!

Au début, noble et fier, on rattache souvent
Divers morceaux dont brille au hasard le clinquant:
C'est un bois, un autel où Diane est présente;
Dans les prés un ruisseau qui se hâte et serpente;
Le grand fleuve du Rhin, l'arc-en-ciel pluvieux:
Très-bien!... partout ailleurs ils auraient été mieux!

Digitized by Google

Vos cyprès sont vivants : soit ! mais dans un naufrage
Il faut peindre un client désespéré qui nage !
On commence une amphore... Eh ! pourquoi, cher potier,
En tournant, me fais-tu ce vase avec un pied ?
En un mot, qu'en tout règne une unité sévère.

Pisons, vous le savez, et vous, leur digne père,
L'apparence du bon trompe bien des auteurs :
Je tombe dans l'obscur en fuyant les longueurs ;
Un autre, en recherchant un ton souple et facile,
Enlèvera le nerf et la vie à son style ;
L'un aspire au sublime, et se perd dans son vol ;
L'autre craint trop la nue, et rampe sur le sol ;
Qui par le merveilleux variant son poème,
Montre un dauphin au bois, et dans l'Océan même
Un sanglier !.. ainsi quand on ignore l'art,
La crainte d'une faute entraîne un grave écart.

Près du cirque d'Emile, ongles et chevelure
Tel fondeur va les rendre aussi bien que nature ;
Mais il n'en sait pas plus, car l'ensemble est mauvais.
Pour moi, si de produire une fois je rêvais,
Je ne voudrais pas plus être au fondeur semblable
Qu'avoir cheveux, yeux noirs... et le nez pitoyable !

Au dessus de sa force il ne faut rien traiter.
Sondons nos reins longtemps avant de rien porter.
Si le sujet nous sied, alors ni l'abondance
Ne vous fera défaut, ni la claire ordonnance.

De l'ordre la beauté, le nerf, sans contredit,
C'est de dire à présent ce qui doit être dit,
Reléguant en son lieu ce qu'il faut qu'on diffère.
D'un poème annoncé l'auteur que je préfère,
Aime ou sait dédaigner ce qu'il juge à propos.

Digitized by Google

Avec art et prudence appropriant les mots,
Vous plairez, si l'emploi d'une alliance habile
Au terme ancien déjà rend un air juvénile.
Doit-on parler d'objets inconnus autrefois?
On aura le pouvoir, ménagé toutefois,
De nous donner des mots ignorés de nos pères.
Ces vocables nouveaux seront bientôt prospères,
S'ils dérivent du grec, mais économisé.
Car quoi? Cécilius et Plaute auront usé
D'un droit que n'auraient point Varius ni Virgile?
Si Caton, Ennius souvent d'un nom utile
Ont enrichi la langue, Eh! dites-nous, pourquoi,
Si j'en puis créer un, m'en faire un crime à moi?
Que le besoin du jour estampille un vocable,
L'inventer est un droit aussi vieux que durable.

Quand se défeuille un bois vers le déclin des ans,
On voit tomber d'abord la pousse du printemps :
Ainsi tombent les mots trop vieillis par l'usage;
Les nouveaux ont l'éclat, la vigueur du jeune âge.

L'homme et ce qu'il produit sont voués à la mort.
Ce port emprisonnant la mer, ce royal port
Qui nous met une flotte à l'abri des orages,
Ces champs si nourriciers, autrefois marécages
Que la rame fendait, que retourne un hoyau,
Ces lits intelligents creusés à des cours d'eau
Funestes aux moissons qu'aujourd'hui l'on voit naître,
Ces travaux des humains, tous doivent disparaître...
Conservez donc aux mots leur grâce et leur fraîcheur!
Non, tels qui sont usés reviendront en honneur,
Et beaucoup périront, qui sont brillants de vie,
Si l'usage le veut; car suivant son envie
Du langage lui seul juge et règle les lois.

Digitized by Google

Les fastes des héros et les sanglants exploits,
Homère nous enseigne en quels vers on les chante.
Les distiques boiteux à la plainte touchante
S'adaptèrent d'abord, et plus tard, au bonheur.
Du vers élégiaque où trouver l'inventeur?
Malgré nos érudits, ce point reste en balance.
L'ïambe d'Archiloque arma la violence.
Propice au dialogue et né pour l'action,
Il domine la foule en ébullition :
Voilà pourquoi l'ont pris Thalie et Melpomène.
Chanter les Dieux, leurs fils, les vainqueurs de l'arène,
Soit l'athlète vaillant ou le fougueux coursier
Au bout de la carrière arrivant le premier,
Les soucis de l'amour, le vin et son délire,
Telle est la mission confiée à la lyre.

Quoi? je serais poète, et ne puis respecter
Le ton ni la couleur des genres à traiter!
Est-ce ignorance?.. il vaut donc mieux rougir d'apprendre!

Thalie en vers pompeux refuse de se rendre;
De même qu'il répugne, Atrée, à ton festin
D'être décrit en vers dignes du brodequin.
Parfois pourtant Thalie élève aussi le verbe,
Et Chrémès vous gourmande un fils d'un ton superbe.
Melpomène à son tour est simple en sa douleur,
Et Télèphe et Pélée errants, dans le malheur,
S'ils veulent nous toucher au récit de leur peine,
Rejettent l'ampoulé, les mots à perdre haleine.
Néanmoins chaque genre a son style et son rang.

Si beau que soit un drame, il doit être touchant
Et conduire nos cœurs vers le but qu'il désire.
Le visage humain rit en voyant d'autres rire;

Digitized by Google

De même pour les pleurs. Voulez-vous m'en tirer ?
Pleurez d'abord vous-même ; alors va me navrer,
O Télèphe ou Pélée, une telle infortune ;
Mais si vous rendez mal votre tâche commune,
Je ris ou je m'endors... Paraît-on attristé,
Ou bien plein d'enjouement, sérieux, irrité ?
Qu'on soit triste, badin, grave ou plein de menace.

La nature, d'abord en nous forte et vivace,
Donne aux traits le cachet de chaque sentiment,
Soit qu'elle souffle au cœur joie ou ressentiment,
Ou sous le chagrin vienne et l'abattre et l'étreindre.
Ensuite elle se sert de la langue pour peindre
Ces mouvements divers de notre âme échappés.
S'ils démentent le sort dont vous nous occupez,
Vos propos vont causer un fou rire unanime.

Il s'en faut que Davus comme un héros s'exprime,
Ou le jeune homme ardent, comme un prudent vieillard !
Autrement parleront un heureux campagnard,
Et l'inquiet marchand ; la matrone rigide,
Et la tendre nourrice ; un homme de Colchide,
Et celui d'Assyrie ; un de Thèbe, ou d'Argos.

Qu'on invente ou qu'on prenne aux Grecs sujets, héros,
Mais que tout soit d'accord. Rendez-nous un Achille
Actif, colère, ardent, à fléchir peu facile ;
Qu'il foule aux pieds les lois : pour lui le glaive est tout.
Que la triste Io cherche un asile partout.
Qu'Ino soit gémissante, et Médée, indomptable.
Ixion est perfide, Oreste misérable.

Si vous osez produire un drame original,
Créer votre héros, que dans sa marche égal,

Digitized by Google

Il reste jusqu'au bout tel que dans le principe.
Donner à l'être abstrait la vie, en faire un type,
N'est pas chose facile, et partant mieux vaudra
Exploiter un sujet qu'Homère fournira,
Qu'explorer un fonds vierge où rien, rien n'est notoire.

Chacun s'appropriera le commun répertoire,
S'il ne s'enferme point dans un cercle fatal,
Suivant tout mot pour mot en traducteur banal,
Ou s'il n'imite pas en se privant d'espace,
Esclave du modèle ou du plan qu'il se trace.

Rejetez ce début d'un Cyclique autrefois :
« Je veux chanter Priam et d'immortels exploits ! »
Que vont donc enfanter ces promesses d'Hercule ?
Du mont en travail sort... un mulot ridicule !

Oh ! qu'un autre bien mieux dit sans prétention :
« Muse, chante un héros, qui, vainqueur d'Ilion,
Vit maints peuples, leurs mœurs, mainte ville animée. »
Il ne va point du feu tirer de la fumée,
Mais d'un peu de fumée un foyer radieux,
Et d'un humble début des tableaux merveilleux,
Charybde avec Scylla, Polyphème, Antiphates.

Si Diomède enfin rentre dans ses pénates,
Que lui fait Méléagre?... ou les œufs de Léda,
Pour exposer la guerre où Pergame tomba ?
A l'action sans cesse il court, il nous entraîne,
Comme si nous savions où son récit nous mène,
Et, négligeant les faits qu'il juge sans beauté,
Il mêle avec tant d'art et fable et vérité
Que début, nœud et fin, tout devient homogène.

Digitized by Google

Voulez-vous un public attentif à la scène
Jusqu'à ce qu'un chanteur dise : « Battez des mains ? »
Voici ce qu'avec moi désirent les Romains :
Que chaque âge ait ses mœurs, et chacun, la nuance
Que lui donnent son être et des ans l'influence.

Un enfant qui déjà sait parler et marcher,
Joue avec ses pareils, est prompt à se fâcher,
S'apaise pour un rien, et change par boutade.

L'imberbe, libre enfin d'un gouverneur maussade,
Aime le Champ-de-Mars, les meutes, les coursiers.
De cire pour le mal, rude aux bons conseillers,
Prodigue, imprévoyant, fier, plein de convoitise,
Il se blase à l'instant que son âme est éprise.

L'âge mûr, différant et de but et de mœurs,
Cherche les amitiés, les biens et les honneurs,
Et craint de s'engager où le regret doit suivre.

Vieillards, combien de maux s'en viennent nous poursuivre !
Cupide, au sein de l'or, on tremble d'en user ;
Timide en agissant, de glace pour oser,
Défiant, incertain, quinteux, geignant sans cesse,
On prône son vieux temps, et gronde la jeunesse.

En croissant l'homme acquiert diverses qualités
Que les ans lui font perdre avec ses facultés.
Donc ne confondez point l'âge mûr et l'enfance,
Ni la triste vieillesse avec l'adolescence.
A l'âge conservons sa propre identité.

Le fait se met en scène ou bien est raconté.
Tout ce dont nos deux yeux peuvent nous rendre compte
Frappe autrement l'esprit que ce qu'on nous raconte.

Digitized by Google

Cependant de la scène ayez soin d'écarter
Mille faits que nos yeux ne sauraient supporter,
Et dont quelque récit va tantôt nous instruire.
Nous étaler Atrée au moment qu'il fait cuire
Des viscères humains, ou Médée égorgeant
Ses enfants devant nous, ou Cadmus se changeant
En Dragon, ou Progné devenant hirondelle,
Tout cela me révolte, et me semble infidèle !

Si l'on veut qu'une pièce ait certain avenir,
Cinq actes strictement doivent la contenir.
Nul Dieu n'interviendra, sinon quand le nœud même
Mérite que le tranche un Dieu, sauveur suprême.
S'ils sont trois, n'amenez plus d'interlocuteur.

Le Chœur devra remplir l'office d'un acteur.
Aux entr'actes il chante, et, retenez sa tâche,
Il aide à l'action, jamais ne s'en détache.
Le conseiller, l'ami des hommes vertueux,
Il adoucit le fier, calme l'impétueux.
Qu'il nous vante une table aimable, mais austère,
La Justice, les lois et la paix salutaire.
Qu'il soit confident sûr, pieux, priant les Dieux
De sauver l'innocent, de punir l'orgueilleux.

Autrefois du laiton n'allongeait pas la flûte,
Défiant aujourd'hui la trompette à la lutte;
Mais, simple, à peu de trous, ses sons pleins de douceur
Suffisaient à la fois pour seconder le Chœur
Et remplir un théâtre où, sobre autant que sage,
Un petit peuple alors se serrait sans tapage.

Or, quand ce même peuple, avec l'aide de Mars,
Etendit son domaine, élargit ses remparts,

Digitized by Google

Et sans craindre nos lois, en l'honneur du Génie,
Put fêter en plein jour et le vin et l'orgie,
La licence envahit et le rhythme et le chant.
Des rustres en effet, qui venaient de leur champ
Mêler au goût urbain leur ignare rudesse,
Pouvaient-ils rien comprendre à la délicatesse ?

Le flûtiste dès lors de ce mode lascif,
Fastueux comme lui, chargea l'art primitif,
En traînant sur la scène une robe ondoyante.
Le luth, jadis sévère, eut sa corde bruyante ;
Le discours prit un ton nouveau, prétentieux ;
D'abord conseiller sage, un chœur sentencieux
Ne sut plus différer des oracles Pythiques.

L'auteur qui pour un bouc luttait en vers tragiques,
Au vrai drame annexant la charge aux traits aigus,
Devant les spectateurs mit des Satyres nus.
On tentait par l'appât de nouveautés propices
Des gens sans frein quittant repus les sacrifices.

Mais ces Faunes rieurs, rendez-les si décents,
Mêlez au sérieux si bien leurs mots plaisants,
Qu'avec eux Dieu, héros tantôt brillant, tragique,
N'égare sa grandeur en tel argot cynique,
Ou de peur de ramper, que son ton n'aille au ciel.
Dame qui doit danser un jour officiel,
Melpomène est gênée au contact d'un satyre,
S'indigne d'aborder un ton qui vise au rire.

En de pareils écrits je fuirais, moi, Pisons,
Les mots grossiers disant les choses par leurs noms,
Et ne m'écarterais pas tant du genre grave
Qu'on ne sût voir quand parle un Davus, un esclave,
Pythias qui soutire un talent à Simon,
Ou Silène, l'ami d'un Dieu son nourrisson.

Digitized by Google

Du langage connu je vous ferais un style
De façon qu'à chacun cela parût facile ;
Mais en vain l'imprudent suerait et plus d'un jour :
Tant la combinaison, le nerf puissant du tour
Excelle à relever l'ordinaire langage !

Des Faunes, selon moi, tirés de leur bocage,
Comme gens de Forum, voire des bateleurs,
Ne viendront point s'ébattre en vers trop persifleurs,
Ni vomir de ces mots ramassés dans la boue.
Si le mangeur de noix, de pois-chiches les loue,
Chevaliers, sénateurs et citoyens aisés,
Loin de les applaudir en sont scandalisés.

Un son bref, puis un long, et l'ïambe s'explique.
Ce pied vif a formé le Trimètre ïambique
Frappant six coups pourtant ses pieds pareils entre eux.
Naguère celui-ci, complaisant, généreux,
Et qu'on voulait plus lent et pesant davantage,
Admit le fort Spondée à sa part d'héritage,
Sauf pour le quatrième et le deuxième pié.
Cet ïambe, Accius ne l'a guère employé.
Les drames d'Ennius encombrés de spondées,
Accusent peu de soins, de hâtives idées,
Ou, délit plus honteux, l'ignorance de l'art.

Ce défaut dans le rhythme échappe à la plupart,
Et pour nos écrivains trop loin va l'indulgence.
Sur ce manque de tact fondant ma négligence,
Vais-je enfreindre au hasard la règle et le devoir,
Ou, comptant prudemment que tous peuvent bien voir
Si mon vers est fautif, ne point franchir la ligne
Où du droit de licence il cesse d'être digne?
J'ai fui la faute alors : rien là n'est à vanter!...
Quant à vous, nuit et jour, il faudra méditer
Les vers parfaits des Grecs, sans cesse les relire.

Digitized by Google

Mais de Plaute on loua les vers et le gros rire,
Et c'étaient nos aïeux ?.. Soit ! ils étaient des sots...
Je dis trop tolérants, si du moins des bons mots
Vous et moi nous savons discerner la nature,
Scander un vers du doigt et d'une oreille sûre.

La Tragédie aurait Thespis pour créateur.
Du haut d'un char, le front rougi de lie, un Chœur
Récitait et jouait les pièces du poète.

Eschyle alors trouvant un masque plus honnête,
Le cothurne sévère et les traînants manteaux,
Apprit à déclamer sur de simples tréteaux.

Puis vint, non sans honneur, l'ancienne Comédie ;
Mais on dut réprimer sa liberté hardie,
Violente à l'excès : le Chœur, de par la loi
Ne pouvant plus blesser, tristement se tint coi.

Des deux genres pas un n'arrêta notre audace.
Osant même des Grecs abandonner la trace,
Nos poètes ont su, tragiques ou badins,
Acquérir de la gloire en des sujets latins ;
Et sans notre dédain pour limer un ouvrage,
Le Latium vainqueur, fameux par son courage,
Par ses œuvres d'esprit n'aurait pas moins brillé.

Un livre qu'on n'a point raturé, travaillé,
Rendu par le poli dix fois irréprochable,
Descendants de Numa, pour vous est condamnable.

Parce que Démocrite a dit que jamais l'art
Ne vaudra le génie, et qu'il met à l'écart
Les poètes sensés, gens barbus en grand nombre,
Ongles longs, loin des bains, cherchent quelque lieu sombre,

Digitized by Google

Car à la gloire ils ont des droits bien reconnus,
S'ils ne livrent jamais au barbier Licinus
Leur tête... où n'agiraient trois îles d'ellébore !...
Et moi qui le printemps, vais me purger encore !
Tu serais sans rival, malheureux !.. Oui, c'est vrai,
Mais à quel prix !.. Or sus, simple meule serai,
Qui, sachant aiguiser, pour tailler n'est pas faite.

Sans produire, disons ce qu'on veut d'un poète ;
Où le talent se forme, et comme on le nourrit ;
Ce qui sied ; où s'élève, où s'égare l'esprit.

D'abord, pour bien écrire il faut de la logique.
Vous pourrez la puiser dans l'œuvre Socratique :
Quand vous aurez le fond, les mots suivront soumis.
Vous savez ce qu'on doit au pays, aux amis,
De quel amour on aime un hôte, un frère, un père,
Les devoirs d'un préteur ou d'un chef à la guerre,
Ou d'un patricien ?... donc, vous avez appris
Comme on donne à chacun un rôle bien compris !

Voyez les mœurs, la vie, imitateurs fidèles :
C'est là que vous prendrez l'accent vrai des modèles !
L'intrigue offrant des mœurs, des scènes sur le vif,
Bien que sans art, ni style, un produit brut, naïf,
Attire parfois mieux les masses bénévoles
Que des riens en beaux vers, sonorités frivoles.

Les Grecs ont eu du ciel génie et doux accords :
Rien qu'à la gloire aussi tendaient tous leurs efforts !
Chez nous, dans les calculs les têtes abruties
Divisent dès l'enfance un as en cent parties :
« Fils d'Albinus, de cinq ôtant une once, on a ? —
Mais un tiers ! — C'est parfait ! bien fin qui vous prendra !..

Digitized by Google

Et si j'en ajoute une? — On aura la demie. »
Quand l'amour de l'argent de sa rouille ennemie
Ronge ainsi tous les cœurs, espérez donc des vers
Dignes d'être oints de cèdre et de cyprès couverts !

L'écrivain prétend plaire ou recherche l'utile,
Ou même en amusant est en leçons fertile.
Qu'un précepte soit court : prompt à le retenir,
L'esprit en gardera longtemps le souvenir.
L'estomac ne veut pas plus que son nécessaire.

Vaisemblable doit être une fable pour plaire,
Et n'exigera point qu'on la croie à son gré.
Admettrez-vous enfin qu'un enfant dévoré
Soit extrait tout vivant du sein d'une Mégère?

Nos anciens n'aiment pas une œuvre trop légére,
Et la morale pure ennuie un chevalier.
Voulez-vous les voir tous à vous se rallier?
Sachez mêler toujours l'utile et l'agréable.
Si, tout en instruisant, le livre est délectable,
Il enrichit Sosie, et, franchissant les mers,
Longtemps de son auteur entretient l'univers.

Pour de faibles défauts nous voulons qu'on pardonne,
Car sous le doigt la lyre à notre insu détonne :
Souvent pour un son grave elle en donne un perçant ;
Ainsi s'égare un trait qui partait menaçant.

Une tache parfois trahit la négligence
Ou l'imperfection de notre humaine engeance :
Vais-je m'en offenser dans un brillant écrit?
Mais comme on est outré, si dans un manuscrit,
Bien qu'averti, toujours là se trompe un copiste,
Et que toujours on raille un pauvre cithariste

Digitized by Google

Faussant la même note; ainsi, pour moi, l'auteur
Qui par trop se fourvoie, atteint à la hauteur
De ce bon Chérilus que de tout cœur j'admire
En deux ou trois endroits... en étouffant de rire!
Qu'Homère, lui, sommeille, il m'arrache un soupir;
Mais dans un long travail qui ne peut s'assoupir?

Peinture ou poésie, on verra tel ouvrage
Qui, regardé de près, charmera davantage,
Et celui-là, de loin. L'un aime un clair-obscur,
L'autre exige au grand jour l'expert au coup d'œil sûr.
Tel nous plaît dès l'abord; tel en dix fois sait plaire.

Vous, l'aîné des Pisons, bien que la voix d'un père
Forme au vrai le sens droit dont vous êtes doté,
Retenez bien ceci : la médiocrité
Sans doute en maints états doit être supportable.
Certain jurisconsulte, un avocat passable
Sont fort loin, l'un d'Aulus, ce légiste savant,
L'autre, de Messala, l'orateur émouvant;
Mais tous deux ont leur prix. Le poète au contraire,
Médiocre il ne peut : les piliers du libraire,
Les hommes ni les Dieux n'admettent pas ce point.

Dans un repas joyeux on ne tolère point
D'insipides parfums, une aigre symphonie,
La graine du pavot au miel du Sarde unie:
C'est qu'ils sont superflus en gâtant le plaisir.
Ainsi le vers créé pour charmer le loisir,
S'il n'atteint au parfait, au plus bas degré roule.

Pour ne point essuyer les lardons de la foule,
Des jeux du champ-de-Mars l'inhabile s'abstient :
Paume, disque et cerceaux, en repos il les tient;

Digitized by Google

Et l'on ose des vers, quand on n'en sait pas faire!..
« Pourquoi non? suis-je pas libre et fils de mon père,
Ayant le cens équestre, et puis, homme de bien?.. »

Vous êtes sensé, vous, Pison : ne dites rien,
Ne faites rien surtout en dépit de Minerve.
Si pourtant vous vouliez essayer votre verve,
Consultez Métius sur vos essais prudents,
Votre père, et moi, même... et serrez-les neuf ans!
On peut revoir à fond une œuvre que l'on cache;
Le son ne revient plus, une fois qu'on le lâche.

Aux forêts, au carnage, à ses goûts odieux
Orphée arracha l'homme, Orphée, élu des Dieux :
De là ces fiers lions et ces tigres qu'il dompte.
Aux accords de sa lyre, ainsi qu'on le raconte,
Amphion soulevant les rochers à son gré,
Bâtit le fort Thébain par ce pouvoir sacré.
La lyre ainsi, jadis de la sagesse organe,
Apprit à séparer le sacré du profane,
L'État, du citoyen. La promiscuité
S'arrêta : des époux le droit fut constaté.
Au sein des murs la loi sur le bois fut gravée.
Ainsi la Poésie à la gloire élevée,
Vit ses fils acclamés prophètes et divins.

Homère alors parut. Alors toi, tu survins,
Tyrtée aux mâles chants embrâsant les courages!
La muse guida l'homme en des routes plus sages;
En vers mélodieux lui prédit ses destins,
Essaya de gagner le cœur des souverains,
Et, pour nous délasser de nos labeurs pénibles,
De la scène et des Dieux trouva les jeux paisibles.
N'allez donc pas rougir, après tant de bienfaits,
D'un art qu'Elle et son frère illustrent à jamais!

Digitized by Google

Doit-on un bon poëme à l'art, à la nature?
Je ne vois pas, sans veine, à quoi sert la culture,
Ou le don, sans l'étude : en bon frère chacun
Prête à l'autre un secours qui tend au but commun.

Le coureur qui désire atteindre à la barrière,
A bien souffert, enfant! Vénus, Bacchus, arrière!
La chaleur, la froidure, il a tout supporté.
Le flûteur Pythien d'un maître redouté
A reçu les leçons. Mais en ces temps uniques
Il suffit de crier : « Je fais des vers magiques!
Peste soit du dernier! Pour moi, je rougirais
D'être mis à la queue, et jamais n'avouerais
Que l'on ignore un art qu'on néglige d'apprendre! »

Comme la foule assiége un huissier qui doit vendre,
Ainsi maints complaisants, d'un zèle intéressé,
S'il est riche en biens-fonds, en argent bien placé,
Couvent un écrivain. Mais, s'il tient bonne table,
S'il veut cautionner un homme peu solvable,
Arracher un plaideur à quelques noirs procès,
Il m'étonnerait fort qu'il pût avec succès
Distinguer un flatteur d'un ami véritable!

Donne-t-on, promet-on un secours charitable?
Qu'on ne présente point les vers que l'on a faits
A celui dont la joie exalte nos bienfaits,
Car il va s'écrier : « bien! c'est beau! plein de charmes! »
Pâlir d'aise, verser le doux miel de ses larmes,
Trépigner et danser... Tels on voit nos pleureurs
Hurlant et se tordant plus que ceux dont les pleurs
Viennent du fond de l'âme; ainsi flatteur faussaire
S'émeut plus que celui dont l'éloge est sincère.

Quand un roi, d'un ami veut être bien certain,
Il le soumet, dit-on, à l'épreuve du vin :

Digitized by Google

Poète, ainsi craignez de vous laisser surprendre
Par les airs de renard que le flatteur sait prendre !

Lorsqu'à Quintilius on lisait un écrit :
« Corrigez ça, puis ça, glissait ce bon esprit. —
Impossible ! trois fois j'ai changé ce passage ! —
Effacez donc alors ; rendez avec courage
A l'enclume ces vers qu'on peut moins mal forger. »
Défendiez-vous la faute, au lieu de corriger,
Il n'ajoutait plus rien, laissant là le poème
Et l'auteur sans rival, amoureux de lui-même.

L'homme instruit et loyal saura blâmer des vers
Lâches ou rocailleux ; là, d'un trait de revers,
Il noircit ce vers plat. Un autre a trop d'emphase :
A bas ces vains atours ! Plus loin, à cette phrase
Il voudrait qu'on donnât un peu plus de clarté.
Ce terme est équivoque : il l'a déjà noté.
Tout ce qu'il faut changer, en un mot, il le marque.
Il ne se dira point, cet honnête Aristarque :
« A quoi bon pour des riens affliger un ami !... »
Ces riens, quand une fois on est sifflé, honni,
Sont de maux très-réels une source fatale !

D'un malheureux atteint de jaunisse ou de gale,
D'un insensé frappé par Diane en courroux
Nous craignons le contact ; ainsi prudents, nous tous,
Nous laissons tel poète au sein de ses nuées...
Seuls, enfants et badauds l'assaillent de huées.

En ruminant ses vers sans pareils, si le fou
S'embourbe dans un puits ou dans un casse-cou,
Comme un pipeur de merle, attentif à sa proie,
Et qu'il crie : « au secours ! citoyens, je me noie ! »

Digitized by Google

N'allez pas à son aide !... à celui qui viendra
Lui lancer une corde, Horace alors dira :
« Savez-vous s'il n'est point tombé là de lui-même,
Et s'il veut échapper à ce péril extrême? »
Là-dessus, d'Empédocle, auteur Sicilien,
Je conterais la mort : « Pour quelque Olympien
Désireux de passer, dans l'Etna tout en flamme
Il sauta de sang-froid. Or, la raison proclame
Qu'un poète a le droit de se suicider :
Le sauver malgré lui, mais c'est le poignarder!
Coutumier de ce puits, du reste, qu'il en sorte :
Croyez-vous qu'il devienne homme de notre sorte?
Qu'il renonce à l'amour d'un immortel trépas?
Il barbouille des vers : pourquoi? l'on ne sait pas.
Peut-être a-t-il souillé les restes de son père,
Profané quelque lieu frappé par le tonnerre;
Mais un fait bien certain, c'est qu'il est furieux,
Furieux comme un ours brisant barreaux et pieux.
Ses vers, il faut, le traître, il faut qu'il les récite!
L'ignorant, le savant, tout le monde l'évite...
S'il en tient un, malheur! il le tue en lisant,
Et ne lâche sa peau que gorgé de son sang! »

PIERRE MOUTRIEUX.

Digitized by Google

EXPOSÉ

DE LA

QUESTION DU SERMENT.

INTRODUCTION.

En étudiant le serment au point de vue du formalisme, depuis les temps les plus reculés jusqu'à nos jours, il est un fait qui nous a particulièrement frappé, c'est l'adoption, par la plupart des peuples anciens, de cet acte solennel, gage de la vérité d'une affirmation ou de la sincérité d'un engagement.

Le mépris de certains hommes pour le serment, la mauvaise foi érigée en système par certains peuples, notamment les Thessaliens, les Carthaginois, les Parthes, les Assyriens... ces exceptions, disons-nous, ne peuvent affaiblir le caractère de la grande manifestation qui s'est produite pendant tant de siècles en faveur de la bonne foi.

D'un autre côté, il serait peut-être prudent de ne pas affirmer en thèse générale, sans un examen plus approfondi de la question, car c'est à Rome que la foi punique avait mauvaise réputation, de même que la foi des Thessaliens était mise en suspicion en Grèce.

Digitized by Google

Du reste, ne trouvons-nous pas chez les Romains des gens qui osèrent développer avec un cynisme révoltant la théorie du faux serment? Peut-on trouver quelque chose de plus effronté que cette réponse d'un débiteur, citée par M. Henriot dans son ouvrage *Mœurs juridiques et judiciaires de l'ancienne Rome :* « Le serment a été inventé pour garder ce que l'on tient et « non pour le perdre? »

Conclure d'après cela que les Romains ne respectaient pas la foi jurée serait une erreur d'autant plus grossière, que d'après le témoignage d'historiens recommandables, on vit bien des fois ce peuple romain faire pour observer son serment ce qu'il n'avait jamais fait pour la gloire ni pour la patrie (V. Montesquieu. — *Esprit des lois.*)

Je crois, dit aussi Montesquieu (*De la grandeur des Romains et de leur décadence*), que la secte d'Epicure, qui s'introduisit à Rome sur la fin de la République, contribua beaucoup à gâter le cœur et l'esprit des Romains. Les Grecs en avaient été infatués avant eux : aussi avaient-ils été plus tôt corrompus. Polybe nous dit que de son temps, les serments ne pouvaient donner de la confiance pour un grec, au lieu qu'un Romain en était pour ainsi dire enchainé.

« Si vous prêtez aux Grecs un talent, avec dix promesses, dix « cautions et autant de témoins, il est impossible qu'ils gardent « leur foi; mais parmi les Romains, soit qu'on doive rendre « compte des deniers publics ou de ceux des particuliers, on est « fidèle, à cause du serment que l'on a fait. On a donc sage- « ment établi la crainte des enfers, et c'est sans raison qu'on la « combat aujourd'hui. » (Polybe, Liv. VI).

N'est-ce pas ici l'occasion de nous rappeler « qu'on se voit d'un « autre œil qu'on ne voit son prochain. » ?

Le penseur La Fontaine a raison :

« Le fabricateur souverain
« Nous créa besaciers tous de même manière,
« Tant ceux du temps passé que du temps d'aujourd'hui :
« Il fit pour nos défaut la poche de derrière,
« Et celle de devant pour les défauts d'autrui. »

Digitized by Google

Les opinions des auteurs respectables à tous égards, mais ayant un caractère tout personnel, ne peuvent être prises isolément; les mœurs du XIXe siècle ne sont-elles pas critiquées chaque jour d'une manière tout à fait contradictoire par les organes de la presse? Un jugement équitable sur le caractère propre à une époque de la vie d'un peuple ne peut être l'écho d'une seule appréciation.

Quand on pénètre au cœur d'une nation, il est dangereux de se former une opinion avant d'avoir suffisamment pesé toutes les manifestations qui en caractérisent les mœurs. Nous pensons que l'homme d'autrefois comme celui d'aujourd'hui était sujet à erreur, il avait comme nous des faiblesses contre lesquelles il devait se roidir. Mais aussi il pratiquait le culte de la bonne foi; il éleva même parfois des temples à ce principe qui représente l'essence de la conscience humaine, principe que le temps ne pourra jamais affaiblir.

Dans un réquisitoire présenté à la Cour d'Appel de Liége en 1867, M. Marcotty, substitut du procureur-général, résume d'une manière simple et claire l'histoire de l'établissement du serment.

« Le serment, dit-il, date des temps les plus reculés; on en « trouve des traces dans les annales des premiers peuples. C'est « la nécessité qui l'a fait établir.

« La vie sociale donna naissance à des contestations diverses. « Pour les vider, les preuves orales étaient indispensables. Mais « par leur nature même, ces preuves présentaient des dangers. « L'homme a ses faiblesses et ses passions. Il pouvait se laisser « ébranler par la crainte, dominer par l'intérêt, guider par « l'affection ou la haine. Le juge était le plus souvent dépourvu « de garantie et de moyen de contrôle.

« Que fit-on dans le but de parer à ces inconvénients et de « fournir en même temps à la justice des gages de confiance?

« On recourut à l'intervention de la Divinité :

« Celui qui devait éclairer la justice, invoquait l'Etre suprême « comme témoin de sa déclaration ou de son engagement; et il

Digitized by Google

« lui demandait de le punir s'il trompait la vérité ou s'il manquait « à sa promesse.

« Telle fut l'origine du serment. »

Ce rapide exposé historique montre le caractère religieux du serment.

Il est bien entendu, pour éviter toute équivoque, qu'il s'agit ici du serment sérieux.

Ce caractère religieux a pris naissance dans la croyance que Dieu devait frapper celui qui prêtait un faux serment.

Cette croyance était générale et nous en retrouvons la preuve dans les traditions de tous les peuples de l'antiquité. Les livres sacrés de même que les lois nous ont conservé des textes qui établissent le châtiment moral et physique qu'entraîne le parjure.

Dans notre pays, notamment, les préceptes des Druides contenaient des pratiques relatives au serment. On vit parfois des guerriers échanger leurs armes sur la *pierre du serment* et mêler leur sang dans une coupe.

Ils avaient également cette croyance que Dieu devait intervenir pour punir le parjure. Cette phrase des hymnes des Bardes nous en fournit la preuve.

« Pourquoi lancez-vous sur les ondes le bouclier de l'épreuve « chargé de l'enfant dont vous soupçonnez la mère? N'est-ce « pas pour que le Dieu qui coule dans les fleuves rende au « rivage l'innocence ou engloutisse le fruit du crime? (V. Dufau Histoire de la religion en Belgique).

Cette pratique est une des plus curieuses qu'il nous a été donné de rencontrer dans l'étude des épreuves ou ordalies. Elle a une certaine analogie avec cette prescription des lois de Mânou déjà citée dans notre étude historique :

« Suivant la gravité du cas, qu'il fasse prendre du feu avec la « main à celui qu'il veut éprouver ou qu'il ordonne de le plonger « dans l'eau, ou qu'il lui fasse toucher séparément la tête de « chacun de ses enfants et de sa femme. Celui que la *flamme ne* « *brûle pas*, que *l'eau ne fait pas surnager*, auquel il ne sur- « vient pas de malheur promptement, doit être reconnu comme « véridique dans son serment. »

Digitized by Google

M. Thonissen, dans ses *Études sur l'histoire du droit criminel des peuples anciens*) Inde brahmanique, Égypte, Judée), cite des passages tirés de l'Exode, du Lévitique et du Deutéronome où il est dit que l'Éternel ne laissera par le parjure impuni, mais le châtiment divin semble s'appliquer plutôt à l'abus fait du nom de Dieu, qu'à la violation du serment lui-même.

Cela vient de ce que non-seulement pour les Hébreux, mais encore pour les Indous, les Juifs, les Égyptiens, et en général tous les peuples de l'Orient, la violation d'un serment était non seulement un crime, mais un sacrilège.

Ces peuples étaient pénétrés de l'idée que si l'on pouvait échapper à la justice des hommes, on ne pouvait jamais se soustraire au châtiment de la Divinité.

Le Koran est plus explicite.

« Il (Dieu) ne nous châtiera pas pour une méprise dans vos « serments, mais il vous châtiera à cause de vos engagements « sérieux que vous violeriez; et l'expiation d'une telle violation « sera la nourriture de dix pauvres, etc.

« Telle sera l'expiation de vos serments violés, quand vous « aurez juré. Observez donc vos serments. C'est ainsi que Dieu « vous manifeste ses signes, afin que vous soyez reconnaissants. » V-91 (Trad. de M. Kasimirski).

Les lois de Mânou disaient également :

« Qu'un homme sensé ne fasse jamais un serment en vain; « même pour une chose de peu d'importance, car celui qui fait « un serment en vain est perdu dans l'autre monde et dans « celui-ci »

En parcourant la liste si longue des formules de serments, voyons si la même idée domine relativement au caractère religieux.

Et d'abord, voici le vieux serment solennel des Romains avec l'invocation de *Jupiter pierre* (per Jovem lapidem).

Lorsque plus tard, on jura par les Empereurs ou par leur *Génie*, c'est que l'on attribuait à ce génie les honneurs de la divinité. Et cette pratique qui avait pour cause première la flat-

Digitized by Google

terie basse, fût repoussée par les chrétiens comme un acte d'idolâtrie. — Ils admirent seulement le serment par le *salut* ou la *fortune* de l'Empereur, serment qui contenait une sorte de vœu de fidélité.

Les auteurs enseignent également que le plus solennel des serments romains était celui que l'on prêtait en prenant à témoin le *Ciel* et les *Dieux*.

Faut-il rappeler les serments solennels des Grecs par Rhadamante juge souverain des enfers, par Jsis, Junon, Diane, Vénus, Cérès, Proserpine, etc., par la terre, les sources, les rivières qui par une sorte de fiction étaient considérées comme des Divinités?

La formule du serment avec l'invocation des Dieux nationaux n'existait pas seulement chez les Grecs et les Romains, mais on la rencontre chez tous les peuples de l'antiquité dont on connaît les mœurs et les usages.

Plus tard, avec le christianisme, l'unification se fait : dans les serments solennels, on invoque la *Divinité* et l'on jure sur les Évangiles.

M. Marcotty, dans le réquisitoire déjà cité, dit que la religion du Christ ajouta à la majesté du serment. « L'idée de l'Être « suprême, ajoute-t-il, dégagée des éléments du paganisme, « était mieux comprise; elle eut d'autant plus d'autorité; l'an- « cienne institution se releva, et elle exerça un prestige qu'elle « semblait avoir perdu.

« Le serment resta donc, dans son essence, ce qu'il était pré- « cédemment : un acte ayant un caractère religieux, et, sous « certain rapport, un acte de religion. Seulement, il s'accomplit « avec des solennités qui étaient inspirées par la foi nouvelle.

. . . . . .

« Au moyen âge, dans ces temps d'ignorance et de barbarie, « il fut renchéri sur les formes du serment. On voulait frapper « l'imagination et inspirer la terreur. C'était, croyait-on, le « meilleur moyen d'atteindre le but que le serment avait en vue. « De là, le serment, non seulement sur les Évangiles, mais sur

Digitized by Google

« la croix, sur la sainte hostie, sur les reliques des saints; des « cierges étaient allumés, les prêtres revêtaient leurs habits « sacerdotaux, etc. De là, ces imprécations épouvantables que « contenaient les termes mêmes des serments et qui faisaient « trembler.

« La civilisation et aussi l'apparition des sectes dissidentes « simplifièrent le formalisme parce que l'on comprit que la puis- « sance du serment ne réside pas dans une prestation plus ou « moins solennelle, mais dans l'acte lui-même, et l'on arriva à « cette simple formule, en levant la main droite « Je le jure. »

« Le Code du 3 Brumaire sur les délits et les peines ne requit « plus le serment; il le remplaça par une *simple promesse*. Mais « ce régime disparut avec la cause qui l'avait provoqué et le sen- « timent religieux reprit faveur. »

Ce caractère religieux, nous le retrouvons dans les serments judiciaire, extrajudiciaire, professionnel et politique.

Remontant jusqu'aux Heliastes (juges d'Athènes) qui invoquaient Jupiter Patrôos, Dèmèter (Cérès) et Zeus roi, et examinant ensuite le serment des juges, avocats, témoins etc. à Rome et chez d'autres peuples, en ce qui concerne le serment judiciaire; en parcourant les formules de serments des anciennes conjurations, les pactes de communauté et de sécurité, les hommages, les serments de Rois et de seigneurs (sacres), en ce qui concerne le serment politique, partout nous rencontrons l'invocation de la Divinité.

Mais il faut bien se pénétrer de la distinction à établir entre les modernes et les anciens au point de vue du culte de Dieu. Les modernes centralisent en quelque sorte tous les attributs de puissance et de perfectibilité pour les reporter à Dieu; les anciens au contraire avaient déifié les divers attributs séparément.

(Les Scythes juraient même par le *vent* et par le *glaive* emblèmes de la vie et de la mort).

A l'époque de l'introduction du christianisme en Belgique, les peuples de cette contrée invoquaient des Dieux indigènes et des Dieux adoptifs.

Digitized by Google

C'est ainsi que nous trouvons Thor, Theut ou Teutatès, père des arts, guide des voyageurs, protecteur du commerce; Hesus, Dieu de la guerre; Taranis, Dieu de la foudre; Belenus ou Belenos, Apollon; Ardoïna, déesse des forêts; Mithra, le soleil (orné des deux sexes, sans doute pour y associer la lune;) Ogmius ou Hercule; et même Isis divinité égyptienne qui était représentée couverte de mamelles.

Une chose remarquable, c'est la ressemblance qui existait entre la religion des Celtes ou Gaulois et celle des Égyptiens.

De même que les prêtres de l'Égypte, les Druides prononçaient sur les différends qui partageaient les particuliers, et ils réglaient les intérêts de la nation en décidant la paix ou la guerre; en un mot, ils étaient les égaux des rois ou chefs, en même temps qu'ils étaient théologiens, astronomes, médecins, historiens, musiciens, etc.

Les Bardes, qui vivaient sous la dépendance des Druides, étaient chargés de composer des hymnes et des odes en l'honneur des Dieux et des héros.

Cette ressemblance de religion doit être attribuée sans doute aux expéditions celtiques qui furent nombreuses et qui remontent à la plus haute antiquité.

On dira, peut-être, qu'il y avait non-seulement chez les Grecs, les Romains et chez les peuples anciens en général, mais encore pendant le moyen-âge, des personnes qui prêtaient serment par leur *jeunesse*, leur *vieillesse*, leur *fortune*, leur *vie*, leur *tête*, leurs *cheveux*, leur *barbe*, leurs *enfants*, leurs *parents*, etc., etc.; — Que même, si autrefois les gens du marché attestaient Mercure, les laboureurs, Cérès, les amateurs de coursiers, Neptune, les pêcheurs prenaient à témoin leurs filets, les soldats, leur lance; — Que l'on rencontre aussi des serments par les arbres, les plantes, tous les produits de la terre, et même par des choses viles ou obscènes, ce qui s'éloigne considérablement de l'invocation de la divinité; — Que, par conséquent, les exemples cités plus haut et extraits des formules des Romains, des Grecs et autres peuples ne sont d'aucun poids dans la question de savoir si le serment a un caractère religieux.

Digitized by Google

Cette objection qui semble assez puissante, a le tort grave de conclure d'une manière générale.

Ainsi, toutes ces invocations qui offrent une variété infinie, n'étaient en usage que dans les serments *ordinaires* ou *privés*, dans la négociation des affaires commerciales ou autres, mais nullement dans les circonstances où l'on devait prêter un serment *solennel*.

Il est à considérer surtout, que, même dans les invocations de divinités, le Panthéisme payen qui avait adopté des Dieux, des Demi-Dieux et des Déesses excessivement nombreux, devait nécessairement engendrer des abus.

Dans tous ces serments privés, il y en avait beaucoup dont on pouvait avoir la même opinion que celle professée par Senèque à l'égard des serments d'amoureux. Il les appelait « joyeux » : « Il est familier aux amants de mentir, disait-il, et les Dieux « regardent leurs serments comme vains. Qu'importe aux parties « ce que jurent les amants, celà ne regarde pas même les Dieux. »

Ne dit-on pas encore aujourd'hui : « Sur ma parole d'honneur, » « en mon âme et conscience, » et autres formules familières dans la conversation, dans les transactions de peu d'importance, sans que ces invocations aient, pour les marchands du XIX^e^ siècle, l'importance d'un serment inviolable ?

Dans les temps modernes, le serment a conservé le même caractère religieux, et nous pourrions citer une foule d'auteurs qui attestent ce caractère par la définition qu'ils donnent; de même les Dictionnaires. — Contentons-nous de rappeler ici la définition que nous avons donnée dans notre étude sur la formule, définition extraite du *Dictionnaire général et raisonné de droit civil*, par Dalloz et Roland de Villargues.

« C'est un acte civil et religieux par lequel on prend la Divi- « nité à témoin de la vérité d'un fait ou d'un engagement[1]. »

[1] V. Du serment et de sa formule. — Étude historique depuis les temps les plus anciens jusqu'à nos jours. — 1873, tome VIII des Annales de l'Académie d'archéologie de Belgique.

Digitized by Google

Lors de la rédaction du projet de loi sur la révision du Code de procédure civile, on a discuté la question de savoir si l'on doit attacher aux mots « Je jure » la force d'un serment à la fois *civil* et *religieux*.

Cette question qui, en présence des monuments de l'histoire, semblait ne pas devoir soulever de débat, fut, au contraire, discutée contradictoirement.

Pour combattre l'interprétation du double engagement civil et religieux, on a fait remarquer, dit M. Allard dans son savant rapport, que le *Dictionnaire de l'Académie* regarde le verbe *jurer* comme une affirmation faite soit devant *Dieu*, soit devant les *hommes*. On lit aussi au *Dictionnaire* de Bescherelle : « jurer « — affirmer par serment, en prenant Dieu, ou *quelqu'un* « ou *quelque chose* à témoin; » Dieu en vain tu ne jureras; « jurer sa *foi*, jurer *alliance*, jurer fidélité. » C'est également l'avis de Chauveau (sur la question 1028 de Carré), et plusieurs décrêts rendus pendant la révolution française l'avaient certainement entendu dans le même sens.

Ces arguments cités par M. Allard ne sont pas concluants; et si l'on peut répondre à ces décrêts d'une époque de transition par une foule de lois qui affirment le caractère religieux du serment, de même on peut dire que l'explication des dictionnaires pèche par défaut d'exactitude dans l'interprétation juridique du mot *jurer*.

La Commission chargée de la révision du code de procédure civile a pensé également que les mots « je jure » impliquent un double engagement envers la Divinité et envers la Société. —

Or, on sait qu'en Belgique, depuis l'arrêté de 1814 du Gouvernement des Pays-Bas, les témoins, experts, etc., font suivre leur affirmation non seulement de ces mots « ainsi Dieu me soit en aide, » mais ils ajoutent parfois « et tous les saints. » Antérieurement, et selon l'usage introduit en France, on disait simplement « Je jure [1]. »

[1] L'arrêté du 4 novembre 1814 n'a pas dérogé à l'article 317 du code d'instruction criminelle qui ordonne que les témoins prêteront, à peine de

Digitized by Google

La Commission a maintenu la formule religieuse, mais sans y ajouter *l'invocation des saints* qui n'était, du reste, pas générale sous la législation hollandaise, et qui ne pouvait être applicable qu'aux catholiques.

Les citations suivantes donneront une idée exacte de la réforme proposée par cette commission.

nullité, le serment de parler sans haine et sans crainte, de dire toute la vérité et rien que la vérité; il n'a eu pour objet que d'ajouter à cette formule civile du serment la formule religieuse. — 3 mai 1816. Cour de Cassation de Brux: Jurisp. de la Cour, année 1816. 1. 166.

— Les Jurés ne doivent pas ajouter à la formule du serment déterminée par l'article 312 du code d'instruction criminelle, l'invocation religieuse exigée par l'arrêté du 4 novembre 1814. — 24 octobre 1833. Cour de cass. de Belgique; Jurisp. de la Cour, 1834. 1. 51.

— L'invocation de la Divinité jointe à la formule du serment telle qu'elle est déterminée à l'article 317 du Code d'Instruction criminelle remplit le vœu de la loi: aucune cérémonie, aucun rite particulier ne sont exigés à peine de nullité. Spécialement est valable aux yeux de la loi le serment de l'Israélite qui a ajouté à la déclaration exigée par l'article 317, les mots « ainsi m'aide Dieu tout puissant. » — 29 octobre 1835. Cour de Cassation de Belg. jurisprudence de la Cour, 1836. 1. 48.

— Il y a nullité de la procédure si le procès-verbal d'audience de la Cour d'assises constate seulement que l'interprète a prêté le serment voulu par l'article 332 § 1er du code d'instruction criminelle, sans qu'il conste de ce même procès-verbal qu'il a été satisfait, quant à ce serment, au prescrit de l'arrêté du 4 novembre 1814. — 24 décembre 1831. C. de Cass. de Bruxelles; jurisp. de la Cour, 1832, 1. 146, jurisp. du 19e siècle, 1832, 3. 44; annales 1832, 1.260. — (Notes de la *Pasinomie* de Delebecque).

Texte de l'arrêté de 1814.

Sur le rapport de notre commissaire général de la justice;

Avons arrêté et arrêtons:

Article 1er. Toutes les fois que dans une procédure quelconque il y aura lieu à prêter le serment, il y sera procédé dans les formes usitées antérieurement à l'occupation de la Belgique par les armées françaises.

2. En matière civile ou de commerce, toute partie qui sera interrogée sur faits et articles ou même d'office par les juges prêtera serment avant que de répondre.

3. Notre commissaire général de la justice est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au journal officiel.

Digitized by Google

Le projet de loi stipule :

1° Que lorsque dans une instruction, il s'agit d'entendre, à quelque titre que ce soit, une personne ne parlant pas la même langue que les juges, le ministère public, les parties ou leurs mandataires, le tribunal nommera un interprète, âgé de 21 ans au moins.

Celui-ci prêtera serment en ces termes, en tenant la main levée : *Je jure de traduire fidèlement les discours à transmettre entre ceux qui parlent des langages différents ; ainsi Dieu me soit en aide.* Toutefois, il aura la faculté accordée au témoin par les articles 33 et 34 ci-dessous ; auquel cas l'article 221 du code pénal sera applicable.

2° Que dans la délation de serment, après les formalités prescrites.... le serment sera immédiatement prêté dans les termes énoncés au jugement.

La partie tenant la main levée, dira à haute voix : *Je le jure, ainsi Dieu me soit en aide.*

Si la partie déclare appartenir à un culte qui exige une autre formalité ou d'autres solennités, elle pourra prêter serment suivant le rite de ce culte. Art. 19.

Si la partie déclare que ses convictions rejettent tout serment, la délation sera réputée non avenue. Il est néanmoins loisible à la partie de déclarer qu'elle se contente d'une simple affirmation. En ce cas, les articles 1361 du code civil et 226 du code pénal seront applicables. Art. 20.

Le serment supplétif sera prêté dans les formes prescrites pour le serment décisoire.

Si la partie déclare que ses convictions rejettent tout serment, elle se bornera à affirmer ou dénier les faits articulés, auquel cas, les articles 1366 du Code civil et 226 du Code pénal seront applicables (art 21)

Le tribunal donnera acte de la prestation de serment, de l'affirmation ou du refus (art. 22).

3° Que dans les enquêtes, chaque témoin, avant d'être entendu, sera interpellé sur son âge ; puis, tenant la main levée, il prêtera

Digitized by Google

serment en ces termes : *Je jure de dire toute la vérité, rien que la vérité: ainsi Dieu me soit en aide.*

Si le témoin déclare appartenir à un culte qui exige une autre formule ou d'autres solennités, il pourra prêter serment suivant le rite de ce culte (art. 33).

Si le témoin déclare que ses convictions rejettent tout serment, il s'engagera à dire *toute la vérité, rien que la vérité*, auquel cas, les art. 220 et suiv. du Code pénal seront applicables (art. 34).

Les enfants âgés de moins de quinze ans révolus déposeront sans prestation de serment (art. 35)

4° Que dans les expertises, les experts prêteront serment dans les termes suivants, en tenant la main levée. *Je jure de remplir fidèlement la mission qui m'est confiée; ainsi Dieu me soit en aide.* — avec les exceptions de culte et de convictions comme ci-dessus (art. 58.)

Les articles cités ci-avant ont rapport savoir :

— Les articles 1361 et suivants du Code civil, au serment décisoire;

— Les articles 1366 et suivants, du même Code, au *serment déféré d'office.*

Pour ce qui concerne le serment décisoire, il est évident, ainsi que la commission a été unanime à le penser, que si la partie à laquelle il a été déféré éprouve des scrupules, l'autre partie est entièrement libre de retirer la délation. C'est une offre de transaction conditionnelle; si le plaideur fait appel à la conscience d'un homme qu'il croit religieux, il n'est pas tenu de se contenter d'une simple affirmation dépourvue de toute sanction religieuse.

Toutefois, dit l'article 20, il est loisible à la partie de déclarer qu'elle se contente d'une simple affirmation.

Il nous a semblé qu'il ne serait peut-être pas inutile de présenter un résumé des divers arguments invoqués dans la question du serment, procédant en ceci de la même manière que nous l'avons fait dans nos recherches historiques relatives à la formule.

De nos jours, l'invocation religieuse imposée par l'arrêté de 1814 a été repoussée par des témoins qui invoquaient, à l'appui de leur refus, des principes philosophiques.

Digitized by Google

D'autres ajoutaient qu'ils ne reconnaissent à aucun pouvoir le droit de leur imposer une formule religieuse quelconque ; — que l'arrêté de 1814 n'est pas une loi, et que du reste il a été abrogé par la Constitution en ce qui concerne la formule religieuse.

Un jugement du tribunal correctionnel de Namur, du 16 mars 1867 (réformé par arrêt de la cour d'appel de Liége du 17 avril 1867) avait même décidé qu'il n'y avait pas lieu de prononcer de peine contre un témoin qui refusait d'employer la formule religieuse, mais que l'on devait recevoir sa déposition sous son affirmation *solennelle quelle contient la vérité.*

La question de la formule religieuse du serment est excessivement importante. Elle peut se résumer à ceci.

Faut-il supprimer le serment et le remplacer par une simple affirmation? — Dans la recherche de la vérité, peut-on exiger de l'homme autre chose qu'un *oui* ou un *non ?*

Nous avons vu la solution donnée par la commission chargée de la révision du code de procédure civile. Mais cette solution sera-t-elle admise par les Chambres législatives, et quand reprendra-t-on une discussion qui semble sommeiller depuis si longtemps déjà ?

Il en est de la formule du serment comme de beaucoup d'autres questions ; on veut éviter la polémique acerbe, les débats irritants.

I.

De l'abolition du serment.

Persuadé que le serment est un acte à la fois civil et religieux, nous pensons que c'est abolir le serment que de supprimer la formule religieuse, à moins d'adopter pour les seuls mots « je jure » l'interprétation qui a été donnée par la commission chargée de la révision du code de procédure civile.

Si nous consultons les partisans absolus de l'abolition, nous rencontrons des gens qui répètent après Voltaire, qu'il n'est per-

Digitized by Google

mis de décider qu'en géométrie. « Partout ailleurs, imitons le « docteur Metaphraste de Molière : il se pourrait — la chose est « fesable — celà n'est pas impossible — il faut voir. — Adoptons « le *peut-être* de Rabelais, le *que sais-je* de Montaigne, le *non-* « *liquet* des Romains, le *doute* de l'académie d'Athènes.... »

D'autres, prenant un ton moins ironique et remontant aux sources de la question, établissent une comparaison entre les temps anciens et l'époque actuelle.

Dans l'antiquité, disent-ils, la peine du parjure était presqu'exclusivement morale et religieuse; elle trouvait sa cause dans l'*exécration*, qui, presque toujours, accompagnait le serment.

Notre droit moderne, n'ayant en vue que de sauvegarder les intérêts des citoyens, édicte des peines corporelles seulement contre le parjure, et les magistrats appliquent, suivant le cas, les travaux forcés, la réclusion, la dégradation civique, en matière criminelle, correctionnelle, de police et civile.

Aujourd'hui donc, au point de vue de la sanction légale, l'élément religieux est complètemeut séparé de l'élément civil, et cela est si vrai que l'imprécation autrefois si en usage, a complètement disparu de la formule.

Qui, en effet, songerait encore maintenant à appeler sur sa tête la foudre vengeresse et à prononcer d'avance un arrêt terrible pour le cas où l'on viendrait à violer son serment?

En présence des dispositions de nos codes et des peines appliquées, non seulement la formule religieuse dépouillée de l'exécration n'a plus aucun motif de subsister, mais le serment lui même, en tant qu'acte religieux, avec l'invocation de la Divinité seule ou de la Divinité et des saints, devient une superfétation.

Qu'exige-t-on en effet dans l'attestation? — La manifestation de la vérité. Cette manifestation doit être pure, complète et dépouillée de toute réticence. Si celui qui atteste s'écarte de la vérité, il sera puni.

Tel est, sous l'empire des lois modernes, le principe qui doit régir les témoignages et les attestations de toute espèce.

Tous ces arguments ont été souvent produits et fortement

Digitized by Google

appuyés, notamment dans divers mémoires que nous avons parcourus et dont nous allons présenter des extraits.

Voici un résumé des arguments présentés par M. l'avocat A. Demeur, dans un mémoire soumis à la Cour de Cassation, à l'appui de son pourvoi contre l'ordonnance de M. le juge d'instruction qui l'avait condamné à une amende de cent francs pour refus d'ajouter au serment du code d'instruction criminelle les mots « ainsi m'aide Dieu. » (Bruxelles 1868).

M. Demeur motivait son refus sur ce qu'il ne reconnaît à aucun pouvoir le droit de lui imposer une formule religieuse quelconque.

M. De Hontheim au contraire prétendait que ce refus équivaut pour le témoin à sa non comparution.

La Cour de cassation a consacré cette manière de voir par un arrêt du 28 avril 1868 : — cet arrêt est cité plus avant.

M. Demeur invoquait les articles 14, 15 et 138 de la Constitution et le texte même des différents arrêts de la Cour de cassation de Bruxelles, texte qui consacre que l'arrêté de 1814 n'a point changé les dispositions du code d'instruction criminelle et qu'il a uniquement *ajouté* la formule religieuse. Quelle est cette formule religieuse ? Rien ne le constate, sauf le règlement de la *procédure civile* pour les Pays-Bas autrichiens.

« Ce qu'il est permis d'affirmer, dit l'auteur du mémoire, c'est « que le serment exigé avant 1792, dans nos provinces, est un « serment confessionnel ; en d'autres termes, que la législation « imposait à chacun une forme de serment appropriée à la con- « fession religieuse à laquelle il appartenait ; chacun étant ainsi « tenu d'invoquer le Dieu de sa religion.

« Ce qu'il est permis d'affirmer, c'est que la religion catho- « lique, apostolique et romaine étant alors chez nous la religion « de l'État, c'est la formule catholique du serment qui était, en « principe, obligatoire, toute autre formule n'étant qu'une excep- « tion. »

M. Demeur soutient que sous l'empire de la Constitution de 1831, non seulement il n'y a plus de culte reconnu, mais *l'in-*

Digitized by Google

vocation de la Divinité abstraite et indépendante de toute religion positive, ne résulte pas de la loi;

— Que même en se plaçant dans l'hypothèse où la formule de serment exigée avant 1792, et rétablie par l'arrêté de 1814, serait conforme à celle qui a été proposée au demandeur, les articles 14 et 15 de la Constitution ont abrogé la disposition de l'arrêté de 1814.

En effet, dit l'auteur, invoquant le dictionnaire de M. Littré, le répertoire de MM. De Brouckère et Tielemans, le dictionnaire de théologie de Bergier, prononcer les mots « ainsi m'aide Dieu » c'est faire acte de culte.

Or, nul ne peut être tenu de concourir *d'une manière quelconque aux actes d'un culte.*

M. Demeur admet que sous le régime ancien, « alors que la « loi politique et la loi religieuse étaient confondues ou alliées à « des degrés divers, le serment avait un caractère essentiellement « religieux.

Mais ajoute-t-il « le régime constitutionnel inauguré en 1830, « en Belgique, est séparé par un abîme, non-seulement du « régime des sociétés anciennes de l'Inde, de Rome et du moyen « âge, mais même du régime des sociétés contemporaines voi- « sines. »

— De même, ce caractère religieux avait disparu avec la révolution française qui proclamait la liberté, pour recommencer à exister avec le concordat.

L'auteur s'appuie également sur la diversité des formules de serments pour établir « la fausseté de la thèse qu'il n'y a de « serment que par l'invocation divine. »

Il cite l'Evangile, Du Cange, Corneille, Boileau, Voltaire, Regnier, Racine, etc.

Il reprend ensuite la discussion préparatoire de la Constitution, — il repousse également les déductions que l'on veut tirer du décrêt du 19 juillet 1831 sur le jury.

Enfin, l'auteur pose cette conclusion que la suppression du caractère religieux du serment n'aurait aucune conséquence

Digitized by Google

fâcheuse pour la Société, en présence des peines dont nos lois frappent le faux témoignage.

M. Duchaine, avocat, dans un travail sur le serment inséré dans la Belgique judiciaire (1867) dit que l'Etat est neutre, ou si vous le préférez, il est *incompétent*.

L'auteur invoque également l'opinion du Congrès et cette phrase du rapporteur: « et dans le sens de la loi civile, le serment n'est « autre chose qu'une affirmation qui lie *solennellement* celui « qui l'a prêté. »

M. Duchaine cite l'histoire, la multiplicité des invocations, et il pose cette conséquence qu'imposer la formule religieuse, c'est substituer à l'intolérance religieuse, l'intolérance civile :

« Celle-ci est pire encore que l'autre, car en produisant les « mêmes effets désastreux sous des prétextes différents, elle n'a « pas comme excuse le fanatisme qui la pousse et la passion qui « l'égare. L'intolérance religieuse croit agir par devoir, l'intolé- « rance civile n'agit que par intérêt.

« Le système qui consiste à imposer la formule religieuse abaisse « la morale, parce qu'il fait dépendre l'accomplissement du « devoir, non plus de sa nature même, mais de la terreur qu'ins- « pirent des imprécations surnaturelles.

« Le serment religieux n'a été introduit qu'à la honte de « l'humanité. Il est temps de relever le caractère des peuples « et d'enseigner aux hommes qu'il doit leur suffire de connaître « leurs devoirs pour ne point y manquer; que c'est la probité et « non la puissance d'un mot qui doit inspirer la crainte du « mensonge.

« Il compromet la morale, car il pousse à l'immoralité. Celui « qui vient honnêtement en justice déclarer qu'il n'a aucune « croyance religieuse et refuse en conséquence de tenir un lan- « gage hypocrite, se voit éconduit parcequ'il lui répugne de « mentir. Sa déposition n'est point reçue, sa franchise et sa « loyauté lui valent un châtiment, tandis que ceux qui n'ont ni « dignité, ni scrupule, qui ont abandonné toute croyance, non « par conviction, mais par facilité de mœurs, seront accueillis,

Digitized by Google

« entendus et écoutés, parce qu'ils jurent avec aplomb ou indif-
« férence. »

Ces idées sont reprises dans un sens à peu près identique dans un article intitulé : De l'invocation de la Divinité dans le ser-
« ment (*Bel : jud^re* 1868).

« Pour des consciences honnêtes, des intelligences droites,
« dit l'auteur de cet article, mentir en justice est sans aucun
« doute un acte toujours honteux et méprisable, dont elles
« devront également s'abstenir, que leurs déclarations soient ou
« non assermentées. »

Et joignant l'ironie à la critique, l'auteur s'attache à représenter le serment comme moyen d'intimidation à l'instar du fouet dont la mère menace le bambin, la Société n'ayant même pas dans la seule sanction religieuse une confiance telle, qu'elle ne trouve nécessaire d'ajouter une sanction légale, c'est-à-dire certaines peines en cette vie.

Citons encore la plaidoirie de M. l'avocat Guinotte à propos d'un témoin qui fut condamné à une amende pour refus de serment (arrêt de la Cour de Liége du 17 avril 1867.— Cour de Cassation, arrêt du 28 mai 1867.)

Voulant établir que la prescription d'une formule unique doit être repoussée, M. Guinotte cherche à prouver, par des citations historiques, que la formule du serment chez les Romains n'était pas absolue. Elle variait selon les diverses religions; le mode des religions prohibées était seul interdit.

Ailleurs, il dit également :

« La Cour de Liége partage les citoyens en deux catégories :
« en croyants et en non-croyants. Les croyants ont le droit de
« jouir de toutes les libertés constitutionnelles, — les non-croyants
« ne peuvent les invoquer. »

« Que pourrait-on craindre? dit M. Allard dans son rapport,
« De deux choses l'une : ou les convictions du citoyen sont sin-
« cères, ou elles ne le sont pas. Si elles sont sincères, le serment
« religieux lui ferait violence, sans aucun profit pour la manifes-
« tation de la vérité : ce serment serait même une profanation,
« un scandale. Si ces convictions ne sont pas sincères, quelle

Digitized by Google

« confiance le législateur pouvait-il avoir dans l'homme qui com-
« met le crime de renier Dieu ? Cet homme n'a qu'un pas à faire
« pour se parjurer, et, soyez en surs, il le fera. »

Les partisans de cet idée que la liberté ne peut recevoir aucune restriction, et que la Constitution exerce son influence sur les autres lois belges, remontent aux sources mêmes de la discussion.

Et d'abord, le projet présenté par le Gouvernement provisoire portait :

Article 20. — « La liberté des opinions en toute matière est garantie. »

MM. Forgeur, Barbanson, Fleussu et Liedts modifiaient quelque peu cette rédaction et proposaient un article 107 ainsi conçu :

« La liberté des cultes et des opinions en toute matière est
« garantie. »

La rédaction de la section centrale était : « La liberté des cul-
« tes et celle des opinions en toute matière sont garanties. »

Le texte adopté définitivement est celui-ci :

Article 14. « La liberté des cultes, celle de leur exercice
« public, ainsi que la liberté de manifester ses opinions en toute
« matière sont garanties, sauf la répression des délits commis à
« l'occasion de l'usage de ces libertés. »

Article 15. « Nul ne peut être contraint de concourir d'une
« manière quelconque aux actes et aux cérémonies d'un culte,
« ni d'en observer les jours de repos. »

L'article 127 est conçu dans des termes à peu près identiques dans la Constitution et dans les projets : « Aucun serment ne
« peut être imposé qu'en vertu de la loi. Elle en détermine la
« formule. »

Les partisans de la liberté absolue disent que cet article 127 ne peut être interprété dans son sens abstrait, puisque faisant partie d'une loi fondamentale, il doit recevoir l'interprétation que dictent les principes proclamés par les législateurs du Congrès national.

Il en serait tout autrement, ajoutent-ils, si au lieu de se trouver dans une constitution qui proclame bien haut la liberté et l'égalité,

Digitized by Google

il se fût rencontré dans le code civil, le code d'instruction criminelle, le code de procédure, le code pénal ou dans quelque livre enfin de notre législation. Dans ce dernier cas, il n'y aurait point de doute à soulever : les mots « elle en détermine la formule » s'appliqueraient à la formule consacrée par le code contenant cette prescription, et seraient même une consécration légale de la formule indiquée.

Mais dans le cas qui nous occupe, il s'agit d'un arrêté exceptionnel en ce sens qu'il a modifié la formule généralement adoptée.

Cet arrêté émané d'un gouvernement qui a cessé d'exister en Belgique, ne peut sortir aujourd'hui tous ses effets que si ses dispositions ne sont pas incompatibles avec l'esprit de notre constitution.

Il ne peut s'imposer envers et contre tous, alors que d'un trait de plume, on a renversé tout ce qui s'opposait à l'établissement des nouveaux principes, et que l'on a proclamé la suppression des privilèges, la liberté individuelle, la liberté des cultes, de l'enseignement, de la presse, de l'association, etc., etc.

Or, l'article 127 étant muet quant à la formule, et sa présentation au Congrès n'ayant pas donné lieu à une discussion de nature à dissiper les ténèbres qui l'entourent, c'est aux articles 14 et 15 qu'il faut recourir pour établir l'incompatibilité signalée. Ces articles proclament non seulement la liberté des cultes, celle de leur exercice public, mais aussi la liberté des citoyens de ne subir aucune contrainte à l'occasion de ces cultes qui sont admis, reconnus si vous l'aimez mieux, mais non imposés. De plus, ces mêmes articles garantissent également aux Belges, la liberté de manifester leurs opinions en toute matière.

Cette garantie était tellement inhérente à la pensée qui dominait dans la rédaction de notre Constitution, que nous la retrouvons dans *tous les projets*, et que même celui qui fut présenté au Congrès par le Gouvernement provisoire lui consacrait un article spécial. « *La liberté des opinions* en toute matière est garantie. »

La liberté des opinions ! Laissant même de côté le dispositif de l'article 15 de la Constitution, et accordant ainsi aux partisans du

Digitized by Google

maintien absolu de la formule religieuse que le serment n'est pas *un acte de culte*, mais une prescription légale, il est illogique de prétendre que la liberté des opinions n'a pas été admise entière, complète.

Et c'est dénaturer le sens propre des mots, que de leur donner une signification restrictive à cause de ce correctif: « Sauf la répression des délits commis à l'occasion de l'usage de ces libertés. »

Il est évident que ce correctif s'applique précisément à l'intolérance soit religieuse, soit politique, soit civile; et la Constitution, en prévoyant des délits, a eu en vue de protéger les citoyens contre les abus résultant de l'intolérance qui s'abrite de la liberté.

N'essayons pas de restreindre la liberté des opinions, n'y mettons pas des obstacles. La subtilité d'argumentation qui consiste à conclure du silence de la loi au maintien absolu de la formule est une arme à deux tranchants dont peuvent se servir aussi les partisans du système contraire, et l'intervention de *l'ordre public* est une fin de non recevoir qui fait trop bon marché de la liberté de conscience.

Si la loi détermine la formule du serment, cette formule ne doit, dans aucun cas, contenir rien de contraire à la liberté de conscience. *L'affirmation solennelle* ne constitue pas un serment, mais on doit l'admettre, parcequ'exiger une formule qui serait contraire à la liberté des *cultes* et des *opinions*, ce serait violer l'une des bases fondamentales de notre Constitution. (V. Bivort — *Code constitutionnel de la Belgique.*)

Quel cas fait-on de ce principe consacré à chaque instant dans les discussions du Congrès : « liberté en tout et pour tous » ?

« Dans une loi générale, et quand il s'agit de consacrer une « liberté, disait M. De Gerlache, au Congrès, il faut qu'il y ait « absence de toutes mesures préventives, et il est évident que « l'article 11 qui vous est proposé, contient des mesures préven- « tives. »

Cet article 11 disait en effet : « l'exercice public d'aucun culte

Digitized by Google

« ne peut être empêché qu'en vertu d'une loi et seulement dans « le cas où il trouble l'ordre et la tranquillité publique. »

« Je considère la liberté religieuse, continue M. de Gerlache, « comme celle de la presse *et celle des opinions* : il ne faut y appor- « ter aucune restriction ; pour qu'elles existent et soient réelle- « ment utiles, il faut les mettre à l'abri des atteintes de tous les « pouvoirs, sans exception, et surtout nous garder de laisser « jour à la possibilité d'une interprétation ; au moyen cependant « des dispositions qui vous sont soumises, il est des cas où il « sera impossible d'éviter des contestations, par conséquent des « troubles. »

Ces paroles étaient prononcées à l'occasion de l'exercice public des cultes, mais M. de Gerlache y associe, comme on le voit, la liberté des opinions.

Cette proclamation d'un principe qui forme une des bases de notre constitution semblait être à l'abri de toute attaque, mais on a essayé d'en atténuer l'effet, en invoquant certaines opinions émises à propos de l'article 12 du projet de la section centrale (art. 16 de la Constitution).

Cet article était ainsi conçu :

« Toute intervention de la loi ou du magistrat dans les affaires « d'un culte quelconque est interdite.

Or M. De Facqz demandait la suppression de cet article 12 et appuyait sa demande du raisonnement suivant :

« Messieurs, dit l'honorable membre, vous avez posé hier « d'une manière large et forte les bases de nos libertés les plus « précieuses. La liberté des cultes, dans l'exercice des cérémo- « nies religieuses, la liberté des opinions en toute matière, seront « désormais parfaitement garanties. L'article 10 ne pouvait aller « plus loin sans porter à l'ordre social une atteinte grave. Il faut « que tous les cultes soient libres et indépendants, mais il faut « aussi que que la loi civile conserve toute sa force, il faut plus, « Messieurs, il faut que la puissance temporelle prime et absorbe « en quelque sorte la puissance spirituelle, parce que la loi civile « étant faite dans l'intérêt de tous, doit l'emporter sur ce qui « n'est que de l'intérêt de quelques-uns. »

Digitized by Google

Or, l'on a étayé sur cette préséance à accorder à la loi civile, une théorie qui consiste à dire que le citoyen doit se soumettre à l'arrêté de 1814, promulgué dans l'intérêt général, et que cet arrêté ne doit avoir nul souci des opinions qui seront invoquées.

Avant d'adopter ce système qui rétablit la religion d'Etat, et ce qui en est une conséquence, la division en citoyens croyants et dissidents, il faut se rappeler qu'il s'agissait, en 1830, de l'obligation du mariage civil avant la bénédiction nuptiale; M. De Facqz considérait l'adoption de l'article 12 comme une source intarissable de désordre dans la société.

Ce qui prouve que c'était là l'objectif non seulement de l'honorable membre, mais de l'assemblée, c'est la discussion qui a suivi le discours de M. De Facqz, discussion s'occupant presqu'exclusivement du mariage. — De plus, la rédaction adoptée définitivement pour l'article 16 contient précisément cette prescription objet du débat : « le mariage civil devra toujours précéder la bénédiction nuptiale. »

La même idée guidait M. Van Snick quand il disait :

« .... et quand cette formalité (de passer d'abord par la muni-
« cipalité) serait trouvée gênante par quelques individus, ils
« doivent faire ce sacrifice à l'intérêt général. Voyez où tendrait
« une doctrine contraire ! Je ne vous parlerai pas de tous les in-
« convénients qui vous ont été déjà signalés, mais je suppose
« que, comme les chrétiens primitifs, il existât parmi nous des
« hommes qui, sous prétexte que l'Eglise à horreur du sang, ne
« voulussent pas nous aider à combattre l'ennemi commun au
« jour du danger. Leur permettriez-vous de rester inactifs ? Non,
« Messieurs, vous leur diriez nos dangers sont communs, mar-
« chez, votre inaction nous perdrait tous : vous partagez l'avan-
« tage de notre association ; supportez-en les charges. »

Du serment, pas un mot, ni dans les discours des membres du Congrès, ni dans le texte des articles.

Peut-on dire, par analogie, que l'on doit, sous prétexte d'intérêt général, apporter dans la question du serment des restrictions à la liberté des opinions ?

Digitized by Google

La mesure prescrite à l'usage des mariages ne constitue même pas une restriction. La loi civile établit le mariage civil, et elle n'impose que celui là à ceux qui veulent contracter une union légitime. Pour les non croyants, il n'y a dans la mesure adoptée aucune restriction à leur liberté de conscience, puisque le mariage civil est la seule formalité à laquelle ils entendent se soumettre.

Pour les croyants, il n'y a qu'une question de préséance dans l'accomplissement des cérémonies du mariage : les futurs époux vont au bureau de l'État-civil avant d'aller à l'église !

Dans la question du serment, il n'en est pas de même : si la formule religieuse est souvent admise sans difficulté, par contre, elle peut froisser tel ou tel culte dissident, telle croyance, telle opinion, et c'est ici que la liberté proclamée en *tout* et *pour tous* peut être invoquée.

Pour le citoyen belge, il n'y a que la Constitution, avec son esprit large, libéral, tolérant, incompétent même en matière de religion selon l'expression employée par M. l'avocat Duchaîne. Devant cette constitution, tous les citoyens sont égaux, libres dans leur culte, libres dans leurs croyances, libres dans leurs opinions.

Faut-il conclure de là que la nation soit athée? Nullement. — Que la constitution a aboli le serment? Nullement. — Que le serment doit être purement civil, c'est-à-dire une simple affirmation? Nullement.

Et après avoir reconnu les droits que notre pacte fondamental *garantit* au citoyen belge, on peut invoquer *l'intérêt général*, non pas pour savoir si notre législation peut *imposer* la formule religieuse, (cette question est résolue en principe,) mais pour savoir si on doit *maintenir* cette formule religieuse.

Le juge possède tout pouvoir quand il s'agit de la comparution en justice, il dispose de moyens repressifs dans le cas où le citoyen se laisserait aller au mensonge, et il peut appliquer des peines corporelles contre le parjure.

Mais la liberté des opinions en toute matière, sans en excepter la formule du serment, a été l'une de celles qui ont été admises

Digitized by Google

sans débats dans la Constitution, tellement elle était inhérente au régime nouveau que consacrait notre pacte fondamental. Elle est aujourd'hui comme alors, intacte, inattaquable.

La liberté de conscience doit être placée sur le même pied que la liberté des cultes. Bien plus, la liberté des opinions appartient à l'homme en vertu du droit naturel.

La liberté des opinions doit être entendue dans un sens large, comme l'avait pensé le gouvernement provisoire, lorsqu'il promulguait le décrêt de 1830, précurseur de notre constitution.

Voici le texte de ce décrêt :

« Le Gouvernement provisoire,

« Considérant que le domaine de l'intelligence est essentiellement libre ;

« Considérant qu'il importe de faire disparaître à jamais les « entraves par lesquelles le pouvoir a jusqu'ici enchaîné la pensée, « dans son expression, sa marche et ses développements ;

Arrête :

« Article 1er. *Il est libre à tout citoyen*, ou à des citoyens associés dans un but *religieux* ou *philosophique quelqu'il soit*, de « professer leurs opinions comme ils l'entendent, et de les « répandre par tous les moyens possibles de persuasion et de « conviction. — 2. *Toute loi* ou *disposition* qui gêne la *libre* « *manifestation des opinions* et la propagation des doctrines par « la voie de la parole, est abolie. — Les *lois générales* ou *particulières*, entravant le libre exercice d'un culte quelconque « et assujettissant ceux qui l'exercent à des formalités qui froissent les consciences et gênent la manifestation de la foi professée, sont également abrogées. — 4. Toute institution, « toute magistrature, créée par le pouvoir, pour soumettre les « associations *philosophiques* ou *religieuses*, et les cultes, *quels* « *qu'ils soient*, à *l'action* et à *l'influence* de l'autorité sont abolies. »

Ce texte n'a pas été transcrit dans la Constitution, mais le principe même a été admis.

Comme conséquence de ce système, on a dit que la question

Digitized by Google

d'amende qui a provoqué des arrêts de tribunaux et de la cour de cassation, ne résulte pas d'un texte précis.

En effet, d'une part, le code de procédure civile ne prescrit pas la formule du serment — et d'autre part, le code d'instruction criminelle dit simplement en son article 157 que les témoins qui ne satisferont pas à la citation pourront être contraints par le tribunal, qui, à cet effet et sur la réquisition du ministère public, prononcera dans la même audience, sur le premier défaut, l'amende et en cas de second défaut, la contrainte par corps.

L'article 80 du même code relatif à l'audition des témoins contient une disposition analogue.

Il y a donc ici une interprétation qui semble élargir l'esprit du texte.

II.

Du maintien absolu de la formule religieuse.

A ces raisonnements qui ont pour but de supprimer l'invocation de la Divinité dans le serment, on réplique que la théorie des abolitionistes est essentiellement liée à une autre qui, de nos jours, a fait de grands progrès, et qui n'est qu'un composé de scepticisme et de matérialisme.

Laissant même de côté la question religieuse, ne voit-on pas des hommes exposer des principes faux, des systèmes dangereux, devant le fallacieux mirage d'une émancipation des masses? Ainsi a grandi à côté de la liberté qui lui servait d'abri, la négation de tout, famille, propriété, capital, autorité, etc. etc.

Dans ce système qui consiste à faire miroiter aux yeux de l'homme d'autant plus crédule qu'il est plus ignorant, toute une série de *droits*, sans songer à présenter en même temps la série des *devoirs*, le peuple est abandonné aux mille tentations criminelles qui viennent l'assaillir dans la société moderne.

Le serment n'est-il pas un frein à la cupidité, à la corruption,

Digitized by Google

et cette translation imagée du tribunal humain au tribunal divin n'est-elle pas de nature à arrêter celui qui, faisant bon marché de sa conscience, est sur le point de prêter un faux serment?

Un arrêt de la Cour de Cassation du 28 avril 1868 consacre que le témoin appelé à déposer en justice ne peut se refuser à prêter serment avec la formule religieuse « ainsi m'aide Dieu. »

Le demandeur (M. Demeur) assigné devant le juge d'instruction M. de Hontheim, à Bruxelles, prétendait ne reconnaître à aucun pouvoir le droit de lui imposer une formule religieuse quelconque.

L'arrêt au contraire invoque entr'autres motifs :

1° Le texte de l'arrêté de 1814 ;

2° L'essence du serment qui implique l'invocation de la Divinité ; (Voir ci-dessus l'introduction.)

3° L'esprit de l'article 127 de la Constitution belge, qui a maintenu le serment à condition qu'il soit imposé, et sa formule déterminée par la loi;

4° L'analogie du serment des témoins avec celui des jurés, des créanciers d'une faillite. . . ;

5° La distinction à faire entre le serment que l'arrêt qualifie *d'acte religieux* dans l'acception la plus étendue de ce mot, et *un acte de culte* dans le sens des articles 14 et 15 de la Constitution ;

6° Les conséquences funestes de la répudiation par le législateur de ce rappel au principe supérieur qui forme la base même de la Société, répudiation qui ne pourrait avoir lieu sans consacrer la négation de toute doctrine morale et des principes fondamentaux de la sociabilité humaine.

Cet arrêt a été rendu sur les conclusions conformes de M. Cloquette, avocat général, ouï M. le conseiller Van Camp en son rapport. — Plaidants MM. G. Jottrand et P. Janson.

Dans un discours prononcé à l'audience de rentrée à la cour d'appel de Bruxelles, le 15 octobre 1867, M. De Bavay, procureur général, s'occupait également du serment.

La Constitution, d'après lui, n'a nullement abrogé la formule de 1814; il est certain, ajoute-t-il, que Dieu n'appartient à aucun culte, à aucune religion, qu'il est Dieu pour les catholi-

Digitized by Google

ques, comme pour les protestants, les juifs, les musulmans, et toutes les autres sectes ou communions religieuses, bien qu'elles l'adorent chacune à leur manière, et d'après les rites qui les distinguent les unes des autres.....

Que le roi même prête un serment *religieux* lorsqu'il jure d'observer la constitution et les lois du peuple belge, parce qu'il prête *un serment*, et qu'*un serment est religieux.*

A propos de la formule religieuse imposée à un athée, M. De Bavay dit qu'elle ne pourrait avoir d'autre effet que de froisser son opinion... « Où en serions-nous donc, ajoute-t-il, si le premier « venu pouvait se soustraire à la loi sous prétexte qu'elle serait « contraire à son opinion personnelle? »

Comme on le voit, M. De Bavay paraît se soucier peu des scrupules invoqués par les athées.

Dans un réquisitoire présenté à la cour d'appel de Bruxelles le 10 mai 1867, M. Simons, avocat général, examine ces scrupules et les combat.

« Cette persécution de l'athée, dit-il, n'existe pas, puisque « c'est le néant qu'il invoque; et en cela, il ne saurait outrager « son Dieu à lui, puisque sa conscience n'en reconnaît aucun. »

Et répondant à cette objection : que c'est faire du serment un jeu sacrilége, une indigne profanation — « nullement pense-t-il; « en imposant le serment à celui même qui se dit athée, on ne « fait qu'éluder, dans un intérêt social, la manœuvre du témoin « qui voudrait pouvoir garder un silence complaisant ou mentir « impunément et échapper aux peines du faux témoignage.

« La justice ne saurait scruter les replis mystérieux de cette « conscience qui se dit étrangère à toute notion de Dieu. En niant « Dieu, est-ce une conviction sincère qu'il exprime, est-ce un « blasphème qu'il profère? nul ne le sait : mais tel est le dilemme « que nous nous proposons : si son athéisme est sincère (et qui « le croira ?) le serment ne sera qu'un semblant de garantie, une « vaine précaution; rien de plus, rien de moins. Si sa négation de « Dieu est un mensonge (et pour l'honneur de la raison humaine « nous avons foi dans cette alternative), ou aura atteint l'imposture

Digitized by Google

« dans le réduit sacrilége où elle cherchait à se réfugier ; et plus « ce faux athée aura fait d'efforts pour se soustraire à la garantie « qu'on imposait à sa conscience, plus aussi cette garantie, « désormais acquise à la justice, aura de prix et d'efficacité. »

M. Simons croit également que la Constitution belge a maintenu la formule religieuse du serment judiciaire, telle qu'elle est consacrée par les lois antérieures. Il appuie son opinion : d'une part, sur l'histoire qui consacre le caractère religieux du serment; d'autre part. sur l'esprit de la Constitution qui, tout en proclamant la liberté religieuse, maintient le serment par son article 127.

« Il appartient donc à la loi, sous l'empire de la Constitution, « d'imposer le serment. Quel serment ? Évidemment le serment « religieux, puisqu'on n'en connut jamais d'autre. »

Les partisans du maintien absolu de la formule religieuse partent de ce principe que la Constitution n'a pas pu changer le caractère religieux du serment, que ce changement aurait eu du reste pour effet immédiat l'abolition, en fait, du serment. Ils concluent donc du silence de notre pacte fondamental, qu'il a maintenu le serment tel que tout le monde le comprenait et en droit, et dans le langage usuel, c'est-à-dire comme une invocation de la Divinité.

M. Marcotty, déjà cité plus haut, est plus impératif encore; il prétend que l'obligation de prêter serment est une *loi d'ordre public* « car on doit considérer comme telles les dispositions qui « décrètent pour les citoyens, l'obligation de déposer en justice « sous la garantie du serment.

« Les lois d'ordre public existent pour chacun avec leur caractère absolu ; leur observation est exigée de tous indistinctement, et l'on ne peut y échapper sous quelque prétexte que « ce soit, même sous prétexte de liberté.

« Qu'importe, en l'espèce, que les lois d'ordre public sur le « serment ne soient pas en harmonie avec les idées philosophiques alléguées par le prévenu ?

« Le législateur dans l'accomplissement de sa mission, ne

Digitized by Google

« prend pour guide que l'intérêt général ; et se plaçant à la hau-
« teur de cet intérêt, il arrête les mesures qui lui paraissent
« commandées par lui. »

Citons encore l'opinion de M. le procureur général Leclercq :

« La présence de Dieu, dit-il, est fréquemment oubliée du
« plus grand nombre : faire un serment qui la rappelle, qui
« associe la Divinité à la parole donnée, à la foi promise, qui la
« place sous sa sanction, qui appelle expressément sur les con-
« tempteurs de la vérité les effets de sa justice, la perte de sa
« protection nécessaire à tous les hommes, est un acte beaucoup
« plus grave, qui peut entraîner des conséquences beaucoup plus
« graves qu'une parole donnée ou qu'une promesse faite sans
« serment ; et tel qui n'hésiterait pas à mentir ou à promettre sans
« intention de tenir, tel qui ne s'en ferait pas scrupule, reculera
« devant le serment ; refusera de promettre, ou dira la vérité et
« fera ce qu'il aura promis. »

III.

De l'égalité des citoyens devant la loi.

On sait que, par respect pour la croyance ancienne des Quakers, ceux-ci reçurent jadis le privilége de déposer en justice sans être obligés de prêter serment. Les Anabaptistes ne prêtent pas de serment ; leur loi ne leur permet que de répondre « oui » sur la formule qui leur est proposée et elle leur défend de lever la main.

Que cette croyance ait pour base un respect exagéré pour la Divinité, peu importe ; il a été admis, de nos jours, que les Quakers et les Anabaptistes ne doivent pas prononcer la formule sacramentelle imposée par l'arrêté de 1814.

Notons, en passant, que le refus de serment n'est pas le seul point principal qui caractérise la secte des Anabaptistes, indépendamment de l'obligation que prescrivent leurs dogmes de rebaptiser les adultes.

Digitized by Google

Les Anabaptistes appelés Huttérites (disciples de Hutter) et plus tard Hernhuters en Moravie, et Mennonites en Hollande, étaient primitivement non pas seulement des réformateurs, mais encore des révolutionnaires. — En effet, ils préchaient l'égalité réelle et la communauté des biens et des femmes, en même temps que le refus d'obéissance aux magistrats.

Aussi, à cause surtout de ces doctrines subversives de l'ordre social, ils eurent maille à partir avec tous les Gouvernements des pays où ils tentèrent d'implanter leur religion ; des luttes, parfois terribles et sanglantes, eurent lieu à cause de cette réforme.

Plus tard, ils abandonnèrent une partie de leurs doctrines, et ils se contentèrent de rejeter la Trinité, l'Incarnation, le péché originel, *toute prestation de serment*, le service des armes et l'exercice des magistrats. — Et comme cette nouvelle manière de voir ne portait plus atteinte aux pouvoirs reconnus, comme les disciples de Jean de Leyde étaient devenus des sectaires et non des perturbateurs, on cessa de les persécuter et ils furent admis notamment, vers 1540, à résider en Angleterre avec leurs corréligionnaires « les Quakers. »

Cependant, ce ne fut réellement que sous le règne de Charles II que les Quakers obtinrent le privilége de ne *jamais jurer* et d'être crus en justice sur *leur parole*.

A propos de ce privilége, Voltaire raconte que le chancelier prononça en l'accordant les paroles suivantes :

« Mes amis, Jupiter ordonna un jour que toutes les bêtes de somme vinssent se faire ferrer. Les ânes représentèrent que leur « loi ne le leur permettait pas. Eh bien, dit Jupiter, on ne vous « ferrera point ; mais au premier faux pas que vous ferez, vous « aurez cent coups d'étrivières. »

Cette petite allocution, qui ne manque pas d'humour, fait bien ressortir que le chancelier n'avait qu'une confiance très limitée dans les attestations simples des Quakers, et il voulait effrayer ces sectaires dont il soupçonnait également la bonne foi, par la menace d'une peine humiliante.

En présence de cette tolérance, a-t-on dit, pourquoi établir des

Digitized by Google

distinctions entre les sectes, croyances, opinions; pourquoi accorder à celui-ci ce que l'on refuse à celui-là; pourquoi enfin punir d'une amende le refus de poser un acte que repoussent des convictions respectables?

La Constitution, en son article 6, stipule que: « Les Belges « sont égaux devant la loi. »

Dès lors, il serait inexact de dire que ces questions d'égalité *doivent* être résolues en Belgique dans un court délai, mais au contraire on peut affirmer qu'elles sont résolues en principe depuis la promulgation de la Constitution de 1831, et que c'est par une interprétation mesquine de notre pacte fondamental que l'on applique encore l'*amende* à celui qui repousse la formule religieuse.

Nous ne sommes plus dans ce bon vieux temps où les hommes étaient divisés en castes, et où les uns jouissaient de priviléges exorbitants, tandis que d'autres n'avaient que des charges.

Sans nous écarter de notre sujet, et sans nous livrer ici à des dissertations qui seraient du reste surannées à propos de l'affranchissement des communes, et des luttes terribles que nos pères eurent à soutenir pour conquérir leurs franchises et leur liberté, signalons certaines prérogatives des privilégiés.

Et d'abord, il nous a été permis de voir que des seigneurs, des princes et autres personnes « éminentes » étaient dispensées autrefois du serment véritable, sous le prétexte que leur « parole « vaut un serment. »

Nous avons même rencontré des cas où des dames affirmaient la vérité de leur dire en invoquant tout simplement « leur titre « de comtesse!... »

On a aussi longtemps discuté la question de savoir si les ecclésiastiques étaient obligés de rendre témoignage et de *faire serment* par devant les juges séculiers, dans les causes tant criminelles que civiles

Du Laury, dans sa *Jurisprudence des Pays-Bas autrichiens*, cite, à propos de cette controverse, de nombreux auteurs et notamment le concordat conclu entre l'évêque de Cambrai et les conseillers du Hainaut en l'an 1541, concordat qui porte:

Digitized by Google

« *Item*, les gens d'église en matière purement civile, s'ils en « sont requis, pourront et devront déposer et porter témoignage « de vérité devant les juges séculiers, sans que la partie qui les « veut produire, doivent demander quelque licence. »

On établit aussi dans le débat une différence entre les causes civile et criminelle.

Cette doctrine est confirmée par Imbert dans sa « pratique « civile. »

On y trouve ce passage: « ..... mais en matière criminelle, « ils ne doivent être contraints, voire avec la licence de leur pré- « lat, si non en défaut d'autres témoins et où il est question de « grands crimes ou cas. »

Du Laury ajoute: « cette pratique est généralement reçue en « France. »

On comprend quels conflits durent surgir dans une question aussi discutée et diversement interprêtée par les auteurs au nombre desquels il faut citer Cujas, le célèbre jurisconsulte.

Il arrivait que des abbayes refusant d'autoriser les religieux à déposer en justice, les huissiers allaient saisir les biens de ces communautés.

Des auteurs les plus recommandables disaient formellement que les religieux devaient prêter serment tant dans les affaires civiles que religieuses, en cas de nécessité et selon le cas.

Ce système, que la logique commande, doit trouver son application aujourd'hui, et si l'on peut discuter l'invocation, il ne peut être permis de refuser son concours à la justice.

On sait que les réglements de l'Université de Louvain prescrivent des formules de serments pour l'obtention des grades dans la faculté de théologie et de médecine.

Voici la formule du serment que prêtent encore aujourd'hui les docteurs en médecine qui veulent obtenir des grades devant la faculté.

« Ego N. N. testor *Deum omnipotentem* me in curandis ægris « diætam aliaque remedia, quantum ingenii viribus assequar, ex « Artis regulis ad ægrotantium salutem et commodum commen-

Digitized by Google

« daturum, nec prece nec pretio aliâve de causâ pharmacum « noxium cuiquam propinaturum, nec gravidæ abortum procura- « turum audita vel visa inter curandum silentio suppressurum ; in « disquisitione forensi ad judicem fideliter relaturum quid actum « quid repertum sit, et de indole mali ex animi sententiâ reli- « giose pronunciaturum ; eos, qui quartâ die morbo acuto decum- « bunt, moniturum ut rebus suis spiritualibus et temporalibus « mature provideant; in his denique omnibus quæ ad artis exer- « citium pertinent, pietati, honestati et conscientiae operam da- « turum. »

« Ego idem sancte promitto me, ad quemcumque statum « devenero, curaturum, quantum in me erit, honorem et pros- « peritatem *Universitatis catholicae.*

« Haec spondeo, voveo ac juro. *Sic me Deus adjuvet et haec sancta Dei Evangelia* »

Comme on le voit, ce serment contient la promesse de travailler à la prospérité de l'Université. – C'est donc un serment de fidélité, et de profession en même temps.

De plus, c'est un acte de soumission, excluant de la faculté tous ceux qui ne professent pas le culte catholique.

Ce serment de Louvain a certaine ressemblance avec le serment d'Hippocrate, et il contient notamment l'obligation pour le docteur visitant un malade couché depuis quatre jours à cause d'une maladie aiguë (morbo acuto), de prévenir ce malade afin qu'il puisse mettre ordre à ses affaires temporelles et spirituelles (moniturum ut rebus suis spiritualibus et temporalibus mature provideant). Voyez Annuaire de l'Université catholique de Louvain — 1859.

Tandis que par l'imposition de ce serment, en supposant qu'il soit toujours exigé et surtout tenu, les catholiques seuls peuvent se présenter devant la Faculté de Louvain, l'enseignement universitaire donné en Irlande, aux frais de l'Etat, n'a pas existé en réalité, jusqu'aujourd'hui, pour les catholiques.

En effet, l'université de Dublin a le droit de conférer des grades, mais cela ne concerne pas les « papistes » qui ont été sim-

Digitized by Google

plement autorisés, par une loi de 1793, à suivre les cours, ainsi qu'à entrer au Trinity collége, mais sans avoir droit aux avantages réservés aux protestants dans cette institution (benéfices, bourses etc.) Des colléges spéciaux devaient être créés à cette époque, à côté du Trinity Collége pour les catholiques et pour les membres des confessions autres que l'anglicane. Cela n'a jamais été fait, et c'est ce que M. Gladstone proposait d'exécuter, en donnant aux élèves des nouveaux colléges les mêmes droits qu'à ceux de Trinity Collége et de l'Université, ces deux établissements dont le caractère est exclusivement protestant, et dont la riche dotation ne profite qu'aux membres de l'Eglise anglicane.

Les places d'agrégés (fellowships) sont réservées exclusivement aux personnes engagées dans les ordres anglicans; c'est là une condition sine quâ non, et pour s'assurer de l'orthodoxie des impétrants, les statuts ordonnent que les agrégés ou les boursiers, le jour où ils entrent en possession de leurs priviléges, reçoivent la communion selon le rite anglican. Voilà en quoi consiste le *test*.

La Queen's University et les Queen's colléges de Belfast, de Corck et de Galway ont été créés en 1845 sur la proposition de sir Robert Peel, dans l'intention de fournir aux membres des diverses confessions, au moyen d'une organisation spéciale de l'enseignement religieux, la possibilité d'étudier et d'obtenir des grades sans faire violence à leurs principes. Les bonnes intentions de sir Robert Peel ont été méconnues, et les orthodoxes d'Oxford d'abord, ceux de Rome ensuite, ont prétendu qu'il n'avait fait que mettre à exécution un large système d'éducation irréligieuse. Aussi l'Université et les colléges n'ont-ils pas réussi.

La réforme de M. Gladstone, conséquence de la suppression de l'Église d'État qui possède le monopole de l'instruction supérieure et de la collation des grades, consistait dans la fusion des Universités existantes, de manière à former un établissement accessible à tous les cultes.

On proposait même de supprimer les chaires d'histoire moderne, de philosophie morale, de théologie, etc.

Digitized by Google

Dans tous les cas, et afin de ménager toutes les opinions, les étudiants ne devaient plus être interrogés sur ces matières aux examens, s'ils n'y consentaient.

Une des conséquences de ce système était naturellement la suppression de toute espèce de test, (serment) ainsi que cela a été fait à Oxford et à Cambridge.

Les catholiques et les députés protestants qui représentent des électeurs catholiques, demandaient, non pas l'entrée du Trinity Collége, ni même la participation à ses priviléges, mais une charte d'institutions pour leur Université et le droit pour elle de conférer des grades. En un mot, ils demandaient l'enseignement confessionnel.

D'autres points étaient également en discussion, mais il ne nous appartient pas d'en parler ici.

Le projet de M. Gladstone a été repoussé par la Chambre des Communes, après une longue discussion, par 287 voix contre 284.

La seule mesure qui a prévalu est celle que contenait le bill de M. Fawcett, c'est-à-dire l'abolition des Tests, laissant de côté la réorganisation du conseil supérieur de Trinity Collége.

Dans la question d'*égalité*, il faut distinguer deux parties : d'une part, celui qui impose le serment avec la formule que la loi lui indique, d'autre part, le citoyen. Celui-ci a deux alternatives, ou bien employer cette formule soit parce que ses croyances l'admettent, soit par inconscience; ou bien la repousser, à cause des scrupules qu'il éprouve.

M. Bara, dans son *Essai sur les rapports de l'État et des religions*, est d'avis que le serment reste toujours, pour les magistrats chargés de le faire prêter, un acte civil et religieux. « L'arrêté de 1814 est, à leur égard, dans toute sa force. »

« Ainsi, un Président de Cour d'assises est obligé de demander « à chaque témoin de prêter le serment selon les principes de sa « religion. S'il omet de faire cette demande, il y a nullité de « toute la procédure. Mais le citoyen n'est pas obligé de prêter le « serment religieux. Il n'est pas forcé d'avoir une religion, et

Digitized by Google

« quand bien même il en aurait une, il n'est pas dans l'obligation « d'affirmer en justice selon ses principes religieux, parce que « l'article 15 de la Constitution défend de contraindre un citoyen « dans n'importe quel but, à poser un acte religieux. »

Cette solution, que nous appelerons mixte, posée par M. Bara, a été combattue par M. Simons. « Si, dit l'avocat-général, le « serment est un acte ou cérémonie d'un culte, le Président « pas plus que le témoin ne peut être tenu d'y concourir. »

Plus loin, il ajoute : « le culte est la pratique extérieure d'une « religion. Pour l'exercer, il faut un lieu affecté à ces cérémonies, « un ministre qui y préside, et celui qui y prend part a pour but « de rendre hommage à la Divinité. Trouvons-nous ces éléments « dans le serment, même religieux, tel qu'on le pratique aujour- « d'hui ? En aucune manière. Ce que la justice exige du témoin, « ce n'est pas un hommage à rendre à Dieu, ce n'est pas une « prière, c'est une garantie à l'appui de sa véracité. »

CONCLUSION.

Nous pensons que l'exposé que nous avons présenté suffira pour faire comprendre l'importance de la question du serment.

Résumons les différents points en litige : Faut-il maintenir dans la loi la formule religieuse du serment — ou plutôt faut-il conserver le serment ?

Ces deux questions sont identiques, quant au résultat, puisqu'il est suffisamment établi que la simple *affirmation* ne peut être considérée comme *un serment*, et que ce mot n'a plus aucune signification aussitôt que l'on supprime l'invocation de la Divinité.

Si l'on conserve le serment, il doit être bien entendu que l'invocation de la Divinité doit subsister, soit que la formule l'exprime réellement, avec ces mots par exemple « ainsi Dieu me soit en « aide », soit que l'on admette l'interprétation qui a été donnée

Digitized by Google

des mots « je jure » en considérant qu'ils contiennent un double engagement envers la *Divinité* et envers *les hommes*.

Ce premier problème résolu, du maintien ou de l'abolition du serment, quel est, en présence de l'esprit de la Constitution, le pouvoir du juge relativement aux citoyens qui comparaissent devant lui? — Doit-on considérer l'arrêté de 1814 comme abrogé, ou comme ayant toujours sa force? — Le serment est-il un acte de culte, ou bien ne l'est-il pas? — Le serment rentre-t-il dans la catégorie des prescriptions d'ordre public? — En un mot, la Constitution est-elle une consécration du régime ancien ou bien le pacte fondamental d'une ère nouvelle quant aux rapports de l'Église avec l'État?

— La manière d'interpréter le droit de la justice repose-t-elle sur un système d'égalité absolue, et sur la proclamation de la liberté des opinions, principes qui sont inscrits dans la Constitution belge de 1831?

— Notre pacte fondamental n'a-t-il point tracé de limite ni d'exception, et par conséquent doit-il recevoir une application large, entière, jusqu'à l'athéisme, quelqu'exceptionnelle que soit cette théorie de négation?

— La formule et le rite des catholiques, des juifs, des protestants, des musulmans, etc., étant admis, faut-il recevoir l'affirmation de ceux qui vivent en dehors de tout culte et qui repoussent par conséquent l'interprétation du double engagement envers la Divinité et les hommes?

— Y a-t-il lieu d'appliquer l'amende, lorsque des témoins refusent d'employer la formule religieuse, ou bien ces mêmes témoins doivent-ils être entendus par le juge, lorsqu'ils *affirment qu'ils disent la vérité*, soit qu'ils fassent suivre cette affirmation d'une formule religieuse quelconque, soit qu'ils se contentent de dire simplement « *je jure* ou *j'affirme* »?

— La formule *ainsi Dieu me soit en aide* doit-elle être considérée comme *maintenue* dans la loi, mais non *imposée*? Le juge doit-il admettre toutes les exceptions, sans pouvoir se prévaloir de la religion à laquelle appartient celui qui repousse la formule reli-

Digitized by Google

gieuse, et non pas seulement celles de sectes connues comme les Quakers, les Anabaptistes, etc. ?

— En un mot; les articles 14 et 15 de la Constitution sont-ils applicables quand il s'agit du serment, comme en tout ce qui concerne la liberté des cultes et des croyances ?

La question doit-être tranchée notamment pour le serment en matière criminelle et correctionnelle, de procédure civile, et relativement aux témoins, experts, interprètes, etc., et nous appelons de tous nos vœux une discussion qui eût pu être provoquée en dehors de celle des articles du code de procédure civile, en prenant pour base de cette discussion le savant rapport de M. Allard.

JULES DECLÈVE.

Digitized by Google

Concours de 1872.

HISTOIRE

DES

VOIES DE COMMUNICATION,

PAR TERRE ET PAR EAU,

principalement au point de vue du Hainaut,

PAR

JULES DE SOIGNIE,

Chef de bureau au Gouvernement provincial,
Membre de plusieurs Sociétés savantes.

MÉMOIRE

EN RÉPONSE A LA XI^e^ QUESTION DU PROGRAMME DES CONCOURS

ET QUI A OBTENU

LA MÉDAILLE D'OR.

Digitized by Google

Digitized by Google

HISTOIRE

DES

VOIES DE COMMUNICATION

PAR TERRE ET PAR EAU,

principalement au point de vue du Hainaut.

« La civilisation est le résultat de l'action réciproque et continuelle des individus. » (GUIZOT, *Hist. de la civilisation en France*, 35me leçon.)

PRÉFACE.

Comme tous les instruments de bien-être social, l'établissement de nos voies de communication fut une œuvre de temps. Chacune a exigé une succession d'efforts et de sacrifices qu'on est généralement loin d'apprécier.

A part l'intervention de l'administration à tous les degrés, un grand nombre de savants et d'industriels ont consacré leur existence, engagé leur crédit dans ces entreprises ingrates, souvent hasardeuses.

On leur doit des œuvres durables qui ont donné l'essor à tous

Digitized by Google

à tous les progrès, doublé et triplé la valeur des biens-fonds et augmenté considérablement les revenus de l'État.

Aujourd'hui qu'on s'attache avec raison à relever tous les mérites, il nous paraît que le souvenir de ces hommes laborieux ne doit pas nous rester indifférent et qu'il est équitable de donner, au moins à leurs œuvres, le relief qu'on peut attendre d'un historique consciencieux.

Les anciens jetaient sur les corps inhumés quelques éclats de silex. Par là, a-t-on dit, ils voulaient, longtemps après la découverte des métaux, consacrer le souvenir des services rendus à la première civilisation par les instruments de pierre. On rapporte qu'en souvenir de l'établissement des chaussées, le Sénat et le peuple romain érigèrent à l'empereur Auguste un magnifique arc de triomphe, au sommet des Alpes.

Certes, nous ne nous faisons pas l'illusion de penser que l'histoire que nous offrons au public vaille un monument; ce sera, du moins, pour les constructeurs de nos routes et de nos canaux, une pierre commémorative.

Les créateurs de notre railway national ne seront pas non plus oubliés. Mais c'eût été dépasser notre cadre que de nous étendre sur l'histoire, d'ailleurs peu intéressante, de chaque ligne en particulier, comme nous l'avons fait pour les routes en pierre.

L'académie de Bruxelles avait déjà posé, pour le concours de 1827, une question sur les canaux et rivières navigables. Personne n'a essayé de répondre. Mais on fit plus tard sur cet objet quelques publications assez étendues, que nous avons mises à profit. Quant aux chaussées, nous n'avons, pour ainsi dire, rien trouvé qui pût nous venir en aide.

Aussi, nos recherches ont été longues, notre tâche difficile.

Parfois même nous avons failli l'abandonner, par la conviction de notre insuffisance à la bien remplir. Si nous avons résisté au découragement, c'est par la pensée qu'un travail de l'espèce, même imparfait, aurait encore quelque utilité et que, dans sa justice accoutumée, le lecteur éclairé voudra bien tenir compte de nos efforts et de notre persévérance.

Digitized by Google

PREMIÈRE PARTIE.

GÉNÉRALITÉS.

Progrès dus aux communications faciles.

C'est en se reportant en arrière qu'on mesure la distance parcourue, qu'on apprécie les progrès réalisés. Si nos pères pouvaient contempler nos facilités de communication et l'énorme développement donné aux relations, même les plus lointaines, ils ne manqueraient pas de s'écrier, dans la langue de Virgile : *O felices nimium, si bona sua norint !*

En effet, il y a un ou deux siècles à peine, les populations végétaient encore dans l'immobilité et l'isolement; un voyage d'une centaine de lieues était une entreprise audacieuse; avant de partir, le père de famille mettait ordre à ses affaires et réglait son testament. Bien des localités voisines n'étaient reliées que par des chemins transformés, chaque hiver, en véritables bourbiers; plusieurs mois de sécheresse ne suffisaient pas toujours pour les rendre praticables; les rares marchands qui s'y aventuraient, payaient souvent cher leur témérité : les chariots s'y enfonçaient jusqu'aux essieux, pour n'en sortir qu'à grand renfort d'attelages ou après déchargement.

Digitized by Google

Aussi, le commerce subissait des intermittences fréquentes; on s'approvisionnait avant la mauvaise saison, comme dans une place de guerre à l'approche d'un blocus. Les foires, où des étrangers, attirés par l'appât du lucre, faisaient métier d'apporter toutes sortes de marchandises, étaient de grandes fêtes attendues impatiemment par les consommateurs, qui affluaient de tous les environs, ébahis par des types nouveaux et des idiomes inconnus [1].

D'affreuses famines marquèrent le moyen âge; le grand règne de Louis XIV lui-même n'en fut pas exempt, et le génie charitable de saint Vincent de Paule ne réussissait pas à soulager sensiblement les nombreuses victimes du fléau [2].

Encore au XVII[e] siècle, quand les blés faisaient défaut ou que la récolte disparaissait par suite des ravages de la guerre, les habitants éloignés des côtes souffraient d'une extrême pénurie, pendant que les blés de l'Orient encombraient les ports de la Méditerranée.

[1] *Foire* est une transformation de *feria* (fête), mot qui s'est conservé plus intégralement, avec le sens de foire, dans les langues d'Espagne et d'Italie, ainsi que dans les patois du Languedoc, de la Normandie et de la Touraine. L'anniversaire de la dédicace des églises, les fêtes patronales des monastères et des paroisses, le culte de certaines reliques amenaient annuellement une grande affluence de fidèles et de marchands.

[2] « Sur soixante-treize ans, il y en eut quarante-huit de famines et d'épidémies. En 987, grande famine et épidémie; en 989, grande famine; en 990-994, famine et mal des ardens; en 1001, grande famine; en 1001-1008, famine et mortalité; en 1010-1014, famine et mal des ardens; en 1027-1029, famine (anthropophagie); en 1031-1033, famine atroce; en 1035, famine, épidémie; en 1043-1046, famine en France et en Allemagne; en 1053-1058, famine et mortalité pendant cinq ans; en 1059, famine de sept ans, mortalité. » (MICHELET, *Histoire de France*, t. II)

Citons, en outre, parmi les famines les plus tristement célèbres qui sévirent en Belgique, celles de 1024, 1036, 1044 (anthropophagie), 1125 (Charles-le-Bon est assassiné dans une église par d'avides accapareurs, pour avoir voulu soulager la misère publique), 1183, 1196, 1315 (suivie de peste), 1437-1440, 1556, 1586, etc. etc. (voir Louis Torfs, *Fastes des calamités publiques*).

Digitized by Google

Aujourd'hui, cela n'est plus à craindre : les routes et les chemins de fer apportent les denrées des pays plus favorisés, et les vides sont immédiatement comblés. Les négociants se dispensent même de faire des approvisionnements, ce qui est une économie considérable sur les avances et sur les magasins.

Il s'est fait une véritable révolution dans la répartition des comestibles : les primeurs des fruits et des légumes du midi se répandent avec abondance jusque dans le Nord : pour les gourmets, il n'y a plus de morte saison [1].

La Providence a voulu que les matières premières, les richesses intérieures du sol fussent disséminées sur le globe. Sans les moyens de se les procurer, aucune industrie ne peut vivre : c'est près des canaux et des railways, c'est le long des routes que les usines, les fabriques et les manufactures se multiplient, que l'agriculture se développe, que l'aisance et le bien-être se généralisent. La difficulté des transports dans les pays montagneux explique les nombreuses privations qu'ont à supporter les montagnards et leur émigration vers la plaine. L'ouverture des routes et des canaux de l'Écosse a seule mis fin à l'émigration qui la dépeuplait, et c'est du commencement de notre siècle que cette contrée a chassé la misère par les trésors de ses mines, de son agriculture et d'une foule d'industries que le manque de communications empêchait de naître.

Un écrivain qui a fait le tableau de la Grèce contemporaine, a retracé bien des misères [2]. Mais dix lignes de son ouvrage suffisent

[1] Autrefois, le poisson de mer était presque inconnu loin des côtes. L'église ayant insisté pour que le poisson pût arriver à Paris en quantité suffisante, un édit de saint Louis, de 1254, enjoint aux habitants riverains des routes suivies par les chasse-marées de toujours tenir le chemin en bon état. Plus tard, des lettres patentes (27 février 1556 et 18 avril 1587) déterminent dans quelle proportion ils doivent être indemnisés de la perte de leurs chevaux ou de leur poisson, par suite de causes accidentelles.

[2] About, *La Grèce contemporaine*, p. 135-137. — Nous voyons, dans le *Moniteur belge* du 16 novembre 1873, que la Grèce vient d'annoncer l'intention de mettre au concours des travaux de construction de routes représentant une dépense de trente millions de francs. Ce sera de l'argent bien placé.

Digitized by Google

pour expliquer le degré d'abaissement relatif où cette nation est descendue : ce sont celles où il raconte que la Grèce n'est en possession que de trente lieues de routes carrossables, dont les ponts sont si mal entretenus que les voyageurs préfèrent passer à côté, en poussant leurs chevaux dans la rivière.

Au commencement du XVIII^e^ siècle, l'abbé de Saint-Pierre, cet écrivain philosophe qui rêvait la paix générale et perpétuelle, maugréait contre l'état des grands chemins, où il avait brisé sa voiture et failli briser ses os. Il écrivit un mémoire aux ministres pour établir la nécessité d'améliorations qui (il le démontra par des calculs assez compliqués) pouvaient, moyennant une dépense de neuf millions par an, faire gagner au pays une somme annuelle de 70,000,000, en profits réalisés par la multiplication des échanges.

Qu'aurait dit le bon abbé, s'il avait entendu, en 1866, exposer au Corps législatif que, grâce aux seuls chemins de fer, la France fait, chaque année, une économie de sept cent millions de francs sur le transport des marchandises, et de soixante millions sur le transport des personnes, sans compter deux cent quarante millions d'heures qui, auparavant, étaient absorbées par de longs et pénibles voyages !

Il n'y a qu'une cinquantaine d'années, le comte Joseph de Maistre, dans son fameux livre *du Pape*, prétendait qu'un concile œcuménique était désormais devenu une chimère. L'univers, disait-il, a été si immensément agrandi par nos hardis navigateurs, que pour convoquer seulement tous les évêques et pour faire constater légalement cette convocation, cinq ou six ans ne suffiraient pas. Cependant, il a suffi de douze mois pour convoquer et réunir le Concile de 1869.

Ci-devant, les habitants de contrées, de provinces, de communautés voisines ne se connaissaient pas, et se prêtaient aveuglement des intentions mauvaises. Un étranger (*hostis*) était fatalement un rival, un compétiteur, un ennemi. Rogner la part des autres, afin d'agrandir la sienne, tel était le but suprême et hautement avoué de la politique.

Digitized by Google

Aujourd'hui que, par suite du développement des communications, on a noué partout une infinité de rapports d'intérêts, de science, de famille, on reconnaît qu'au lieu de se disputer le monde comme une proie, on peut l'exploiter, à frais communs, comme un patrimoine. Les esprits, en même temps que les corps, se rapprochent; les pensées, comme les produits du travail, s'échangent; les préjugés et les aspérités de caractère s'amoindrissent par le frottement; les barrières s'abaissent, les existences se mêlent, se confondent; et grâce à ces chaussées qui se croisent en tous sens, grâce à la vapeur et à l'électricité, grâce au libre commerce des nations, le globe entier ne forme plus, pour ainsi dire, qu'un vaste réseau dont les mailles, partout enlacées, ne peuvent être brisées désormais nulle part, sans un déchirement général.

Voici ce que disait un savant économiste, Michel Chevalier :

« Si l'homme n'est pas un pur esprit, il est bien évident que son développement est subordonné à des conditions de l'ordre physique, et que les institutions par lesquelles les sociétés se proposent d'assurer leurs progrès ne sauraient se passer d'une consécration matérielle. Au nombre des faits qui donnent à la civilisation cet indispensable caractère, les voies de communication figurent au premier rang. Il suffit d'un coup d'œil pour s'en convaincre. Quelles sont, en effet, les nations les plus civilisées et les plus libres? C'est la France, l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, une partie de l'Allemagne; ce sont, enfin, les États-Unis d'Amérique; c'est-à-dire de tous les pays de la terre, ceux qui possèdent les communications les meilleures [1]. »

Dans les contrées où s'ouvre une première route, on peut tenir pour certain que la civilisation prend possession du sol traversé. Dans celles qui possèdent déjà un système de communications complet, régulier, bien aménagé, on peut affirmer que la loi du travail est obéie, honorée; que le pays remplit les conditions nécessaires pour s'élever à la hauteur qu'il peut atteindre.

[1] Cours d'économie politique, x^e leçon.

Digitized by Google

Les êtres les mieux organisés ont le système nerveux le plus complet, le plus sensible, le plus délicat ; de même le pays dont les voies sont le plus perfectionnées tient le premier rang dans la civilisation.

Platon dit, dans son *Timée*, qu'après l'achèvement du monde, le créateur, voyant l'univers se mouvoir et vivre selon les vues de son éternelle sagesse, fut ravi d'admiration et de joie. Une pareille joie devrait tomber dans le cœur de celui qui, par impossible, aurait créé tous ces moyens de transport et de circulation, qui font la prospérité et la gloire de notre époque et qui ont placé la Belgique à la tête du progrès social.

Voies par terre.

Dans l'état sauvage, il n'y avait pas de chemins proprement dits : on passait partout; mais lorsque les hommes se sont agglomérés, ils ont éprouvé des besoins communs; ils se sont frayé des voies pour aller puiser de l'eau à la fontaine, ramasser des branches dans une forêt, conduire des troupeaux dans les gras pâturages; et lorsque, par la construction d'habitations, par le défrichement et la culture des terres, la propriété s'est établie près des voies frayées au hasard, il n'a plus été permis de s'en écarter. Les chemins et leur histoire remontent donc à l'origine de la civilisation : *vieux comme les chemins*, dit-on proverbialement.

L'invention des chars nécessita d'abord leur perfectionnement: la bête de somme s'inquiète peu des inégalités de la route, de sa largeur et même jusqu'à un certain point de sa pente. Au contraire, les véhicules exigent une voie unie, peu inclinée, assez large pour les croisements et assez dure pour résister à l'action

Digitized by Google

tranchante des roues. Il faut en outre qu'à la rencontre des cours d'eau, le passage puisse être franchi au moyen de ponts solides.

Les anciens peuples de l'Orient avaient leurs *chemins royaux*: *Regiâ viâ gradiemur donec transeamus terminos tuos*, dit l'envoyé de Moïse au roi des Amorrhéens [1]. Pharaon put envoyer 600 chariots de guerre à la poursuite des Israélites.

Les Grecs, aux beaux jours de leur république, s'occupèrent activement de perfectionner les routes établies et d'en ouvrir de nouvelles. Elles étaient placées sous la protection spéciale de Mercure et distinguées diversement, selon leur degré d'utilité. La direction de ce service était confiée aux hommes les plus considérables de l'Etat, secondés par de nombreux officiers subalternes.

C'est aux Carthaginois qu'on attribue l'invention du pavage: *Primum Poeni dicuntur lapidibus vias stravisse.* Mais, par ce passage de Pline, il faut entendre les rues des villes, et non les chemins à travers champs. Les Romains commencèrent ensuite à paver de grands chemins. Ce fut, en premier lieu, la voie *Appienne*, construite par Claudius Appius, en grandes pierres plates de trois à cinq pieds de côté, et qui s'étendait de Rome à Capoue [2]. Des chemins en pierres embrassèrent bientôt toute l'Italie; mais il n'y en eut guère au-delà avant le règne d'Auguste.

Quand, 58 ans avant notre ère, César arriva dans la Gaule Belgique, les bords des fleuves et des rivières présentaient de vastes marécages, et toutes les avenues étaient obstruées par des haies et des fourrés inextricables. Au fur et à mesure qu'il avançait dans ces lieux inaccessibles, le soldat romain construisait lui-même la route qui devait le conduire à une nouvelle victoire. Les Carthaginois avaient pu se maintenir, pendant seize ans, au cœur de l'Italie, par la difficulté qu'opposait le défaut de routes

[1] Nombres, chap. xx, 17 et 19, chap. xxi, 22.
[2] L'an 249 avant l'ère chrétienne.

Digitized by Google

aux mouvements des armées romaines; la puissance romaine, à son tour, est parvenue à s'asseoir dans les Gaules par le moyen des routes dues à la prévoyance de ses habiles généraux. Ainsi, c'est dans un but stratégique que furent construites toutes ces voies grandioses attribuées à Marcus Agrippa, président de la Gaule Belgique, proconsul des Nerviens, et gendre de l'Empereur Auguste [1].

Un auteur du XVI[e] siècle, Bergier [2], dit que, par les grands chemins, Auguste « acquit au monde une paix universelle, ayant « en signe de cela bientôt après fermé le temple de Janus. En « recognoissance d'un si grand bien, et si général, le Sénat et « le peuple romain luy firent ériger au plus éminent lieu des « Alpes, entre le grand et le petit mont, maintenant dit de *Saint-* « *Bernard*, un arc de triomphe fort magnifique. »

D'après une inscription découverte en 1774, à Pont-sur-Sambre [3], la chaussée de Bavay à Rheims aurait été achevée par Agrippa, l'an 25 avant notre ère. Mais M. Roulez, savant antiquaire belge, a contesté l'authenticité de cette inscription. Il est probable qu'un travail aussi colossal que les voies militaires des Gaules a été l'œuvre de plusieurs règnes et de plusieurs siècles. Elles ont reçu le nom de *Chaussées Brunehault*, nom étendu à d'autres voies construites postérieurement, qui ne sont que des ramifications *(diverticula)*. On s'est perdu en conjectures sur l'origine de cette dénomination. Mais, aujourd'hui, on est à peu

[1] Dans nos temps modernes, nous avons aussi des exemples de l'emploi des troupes aux travaux publics : ainsi, l'Angleterre, après sa révolution de 1688, fit établir les routes militaires de l'Écosse. Le canal de Briare fut creusé en partie par les soldats de Henri IV. Louis XIV exécuta avec l'armée les immenses et somptueux ouvrages qui jetèrent tant d'éclat sur son règne. Sous Louis XV, 1600 soldats furent employés au canal de la Lys et de l'Aa. Napoléon faisait travailler ses troupes victorieuses aux ouvrages du port de Boulogne. Depuis 1830 enfin, on a vu l'armée française fournir des contingents pour l'ouverture des routes stratégiques de la Vendée.

[2] *Histoire des grands chemins de l'Empire*. p. 564.

[3] Le *Locus quartensis* des Romains.

Digitized by Google

près d'accord pour l'attribuer à la veuve de Sigebert, roi d'Austrasie, qui fit des travaux si considérables. On a dit *Chaussées de Brunehault*, comme, dans l'ancienne Asie, on appelait *Ouvrages de Sémiramis* tous les travaux gigantesques dont on ne connaissait pas les auteurs [1].

Il nous reste deux documents précieux sur ces doyennes de nos chaussées : la carte dite *de Peutinger* [2] et l'*Itinéraire*

[1] Un certain poète, nommé Reuclerus, voulant flatter les comtes de Hainaut de son temps et donner à leur noblesse une haute antiquité et un grand lustre, les a voulu faire descendre d'un prince troyen nommé *Bavo*. Après la ruine de Troye, Bavo se serait enfui avec quelques troupes, jusqu'aux rivages de Flandre. Alors, en un lieu qui lui fut divinement indiqué, il aurait bâti une ville qu'il appela *Bavai*, d'où il fit partir 7 grandes voies, correspondant aux 7 portes de la ville.

Peu après Reuclerus, sont venus quelques écrivains soi-disant historiens, tels que Lucius de Tongres, qui ont donné crédit à cette fable, en la modifiant plus ou moins : Lucius signale comme descendant de Bavo, un roi des Belges nommé *Brunchaldus*, ou *Brunehault*, vivant du temps de Salomon, et il prétend que c'est ce Brunehaldus qui fit les 7 chemins de Bavai.

Jacques de Guise, cordelier de Valenciennes, qui vivait sous Philippe-le-Bon, prit la peine d'accorder nos deux historiens fantaisistes et il raconte qu'à la vérité, Bavo commença ces grandes chaussées, mais que c'est Brunehaldus, 3e roi des Belges, qui les acheva. La crédulité populaire prétendait que ce Brunehaldus était magicien et que, se voyant souvent arrêté dans la conduite de ses armées par des lieux fangeux, il put obtenir du Démon de construire les *Chemins ferrés*, qui ne lui coûtèrent que trois jours de travail.

Voici une autre explication des mots *Chaussées Brunehault*, que nous trouvons dans les *Mémoires de la Société des Antiquaires de Picardie* (t. III, 1re partie, p. 77) : On lit dans un titre de 1205, *Burnehaut* et non Brunehault ; or, Burnehaut signifie *borne haute*, c'est-à-dire borne milliaire, que l'on trouve souvent nommée *haute-borne*. On trouve encore le nom de chaussée *Burne haulte* employé plusieurs fois pour désigner la voie d'Agrippa, dans un cartulaire de Valoires.

[2] L'original de cette carte, conservé à Vienne, appartient au règne d'Alexandre Sévère (IIIe siècle). Elle semble avoir été dressée par quelque fourrier au milieu de la confusion des armées, dans le seul but de représenter la longueur des grands chemins de l'Empire. Elle n'affecte un aspect

Digitized by Google

d'Antonin[1]. Ce sont des routiers de poste, remplissant, pour l'époque, l'office des tableaux de service de nos chemins de fer. On y a omis certaines voies, telles que celles de Bavay vers Trèves, vers Gand et vers Utrecht.

Toutes ces voies militaires étaient, autant que possible, dirigées régulièrement sur les plateaux ou à mi-côte; *et dirait-on, à les voir de loin, que ce sont des cordons verdoyants estendus à perte de vue à travers les champs* [2].

Il n'est pas rare d'y rencontrer des pentes de 8, 9 ou 10 centimètres par mètre, non que les Romains aient reculé devant des travaux de terrassement, très-considérables d'ailleurs (il y a, au contraire, des chaussées relevées sur les terres voisines de trois à six mètres de hauteur, sur une longueur de 5 à 6 lieues, presque sans interruption); mais on ne connaissait pas alors ces gros

géographique qu'à vol d'oiseau; c'est, dans la forme, une œuvre bizarre, dont les configurations et les proportions choquent toutes nos connaissances géographiques. Le document tel que nous le connaissons, serait une copie de l'époque de Constantin. Il fut trouvé à Augsbourg, en Allemagne, chez un nommé Conrad Peutinger. D'autres disent que ce savant antiquaire l'aurait lui-même édité, en 1591, et lui aurait donné son nom.

Sur la réputation de consciencieuse exactitude des Allemands, on pouvait penser que la carte de Peutinger devait être parfaite; mais presque tous les noms propres y sont remplis de fautes introduites successivement par les copistes, à tel point qu'il faut être très-habile pour s'y retrouver.

Il y a quelques années, ayant eu l'occasion de comparer l'édition à l'original, un savant français la signala comme fautive. On la vérifia d'une manière plus complète : le nombre et la gravité des erreurs et des lacunes furent reconnus tels qu'on s'est décidé à faire une nouvelle édition dans l'intérêt des études géographiques. Ce travail est en cours d'exécution, aux frais du département de l'instruction publique, en France.

[1] Il s'en faut de beaucoup que la Carte de Peutinger soit toujours d'accord avec l'Itinéraire d'Antonin. Comme on prenait cet Antonin pour l'empereur romain, on avait regardé ce dernier document comme plus ancien que l'autre. Il est reconnu maintenant qu'il appartient au début du v^e^ siècle. — Voir Schayes, *Les Pays-Bas avant, etc.* (t. II, ch. XII) et Ph. Cluverius, *Germ. antiq.* (lib. II, cap. V, f° 384).

[2] Bergier.

Digitized by Google

roulages qui ne peuvent s'accommoder d'une grande déclivité, et il est à croire que les Romains se servaient des sommets comme de lieu d'observation en temps de guerre. D'un autre côté, cette inclinaison, cette surélévation des chaussées avaient pour effet d'empêcher la stagnation des eaux pluviales, qui sont une des causes principales de la détérioration des chemins.

Selon Bergier, comme d'après les recherches de l'ingénieur Van der Rit [1], les voies militaires avaient communément une largeur de 60 pieds romains (17 m 75) [2], répartie à peu près comme suit :

Le milieu de la voie (*agger*) . . . . . 20 pieds.

Les deux accotements ou lisières (*margines*), de 20 pieds chacune . . . . . 40 pieds.

Total pour la partie empierrée, ou la voie (*via*) . . 60 pieds.

Mais, en y comprenant le fossé (*canalis inclinis*), qui bordait chaque lisière, on arrivait à une largeur totale de 80 pieds. Pour les sections en déblai ou en remblai, on donnait le supplément nécessaire à chacun des talus latéraux, et la largeur moyenne atteignait alors parfois jusqu'à 100 pieds. Du reste, il paraît que les dimensions variaient selon les lieux et les circonstances.

On mettait dans le coffre de la chaussée une première couche d'un pied et demi d'épaisseur, composée de grosses pierres de 10 à 50 kilogrammes, à plat les unes sur les autres ; elles servaient de fondement (*statumen*). Ensuite, on raffermissait les lisières pour y établir également une couche de grosses pierres plates, en ayant soin de disposer les plus fortes vers les fossés, afin d'empêcher les éboulements.

La deuxième couche de matériaux (*ruderatio*) s'étendait sur toute la largeur de la route; elle se composait de pierres plus petites, d'environ un décimètre cube, et formait le brisé.

La couche supérieure (*summa crusta* ou *summum dorsum*)

[1] Voir son mémoire qui a fait l'objet de rapports au sein de l'Académie de Belgique, dans le *Journal de l'Architecture*, 4e année, Bruxelles, 1851.

[2] Le pied romain antique équivaut à 0m 2959. (*Moniteur Belge* du 7 novembre 1872).

Digitized by Google

était formée, au milieu, de pierres assez fortes, mais plates, et, sur les lisières, d'un gravier *(glarea)*, consistant en pierres de silex arrondies n'excédant guère la grosseur d'un œuf de poule.

En France, les lisières n'étaient pas empierrées sur toutes les voies. La douceur du climat, dans le midi, permettait de les laisser à l'état de terrain naturel. Il n'en est pas de même en Belgique : les pluies répétées, la durée de l'hiver y ont des conséquences que les Romains ont parfaitement saisies.

A la différence de la *Via appia*, près de Rome, les *viæ stratæ* [1] construites en Belgique n'ont à la surface qu'un cailloutage, recouvrant de grosses maçonneries en pierres dont l'épaisseur atteint jusqu'à deux ou trois mètres. Le tout forme une masse compacte, dure comme le marbre : pendant dix-huit siècles les injures du temps y ont passé et les débris résistent encore à la pioche comme au marteau.

On se demande d'où les Romains ont pu emmener tous les galets de silex qu'on trouve sur ces routes en telle quantité, qu'ils semblent, dit Bergier, sortis de terre ou tombés du ciel comme par enchantement.

La loi romaine qui imposait aux possesseurs des terrains calcaires *(cespites calciarii)* l'obligation de fournir de la chaux à l'Etat, dut s'étendre à la Belgique après la conquête. Toujours est-il que cette industrie, l'une des premières du pays, prit une grande extension et que des forêts entières furent abattues pour servir à la cuisson de la chaux, dont les immenses travaux des Romains ont absorbé des quantités prodigieuses.

Bavay, situé entre l'Océan et le Rhin, fut choisi pour y faire converger les voies qui traversent la Belgique dans les directions de Cologne, d'Utrecht, de Gand, de Boulogne et de Trèves. Au centre du forum, on éleva une colonne d'où se calculaient les distances et qui, depuis, a été plusieurs fois remplacée.

[1] Le mot *Stratæ* a passé dans la langue flamande : la chaussée romaine qui aboutit à Cassel est appelée *Steenstrate* (chaussée de pierre).

Digitized by Google

La colonne actuelle présente sept faces et l'inscription suivante :

« Ce monument a été réédifié en l'an 1872 au point central où aboutissaient les sept chaussées romaines dites *Brunehaut*. Ces voies furent construites par Marcus Agrippa, lieutenant de César Auguste, vers l'an 25 avant Jésus-Christ, et restaurées par la reine Brunehaut, morte en l'an 613. »

Le monument, qui n'a pas moins de onze mètres d'élévation, est surmonté d'une statue de la reine Brunehaut en costume du temps, tenant dans la main gauche un plan développé, et de la main droite faisant un geste de commandement [1].

Les distances étaient indiquées par des bornes milliaires, distantes de 1,500 pas (lieue gauloise). En 1817, on en a déterré une à Tongres, qui est déposée au musée royal d'antiquités, à Bruxelles. Elle contient le nom d'une trentaine de localités avec les distances respectives.

A l'instar des Grecs, les Romains avaient leurs dieux tutélaires des chemins[2], tels que Apollon, Bacchus, Mercure, Hercule, ces deux derniers surtout, qui ont parcouru toutes les terres et les mers, l'un comme messager de l'Olympe, l'autre comme dompteur des monstres de son temps, fondateur de villes, créateur de chemins nouveaux à travers monts et rochers. Des figures mythologiques surmontant de petits pilastres carrés servaient à limiter les terroirs et juridictions, ou renseignaient le voyageur sur la direction qu'il devait prendre *in triviis vel quadriviis*.

L'historien Procope dit qu'à chaque gîte d'étape (*mansio*, *mutatio*), on tenait 40 chevaux avec autant de palefreniers.

[1] Auguste avait dressé au centre de sa capitale, sur le forum, une colonne qu'il fit dorer et qui porte le nom de *Milliarium aureum*. C'était le point central d'où rayonnaient en quelque sorte les voies militaires de l'Empire. D'autres localités moins importantes, telles que Rheims, Lyon, Bavay, Tongres, ont été choisies comme points de rayonnement partiel. Toutes ces voies constituaient un système complet dont Rome était le centre, et c'est peut-être de là qu'est venu le dicton *tout chemin mène à Rome*.

[2] De même dans la religion des druides, Teutatès était considéré comme le protecteur des routes, le dieu du commerce.

Digitized by Google

Plusieurs stations des voies militaires, telles que *Geminiacum* (Gembloux), *Orolaunum* (Arlon), *Pons Mosæ* (Maestricht), devinrent bientôt des villages *(vici)*. Selon toute probabilité, Bavay et Tongres furent redevables de leur importance comme villes, à leur situation au point d'intersection de plusieurs voies[1].

Bavay ayant été détruit de fond en comble par les Barbares dès la fin du IVe siècle, *Cameracum* (Cambrai), auparavant simple station de poste, lui succède comme chef-lieu des Nerviens, puis cède son rang à une autre station voisine *(Fanum Martis)*, dont le nom s'étend à toute la partie méridionale de l'ancien territoire des Nerviens *(pagus Fanomartensis)*[2].

Lors des invasions de Barbares, les grands chemins furent abandonnés à d'irréparables détériorations. Les premiers rois francs avaient affecté des terres à l'entretien des relais qui n'avaient pas été détruits; ces terres furent envahies, les chevaux enlevés.

Plusieurs capitulaires des rois francs de la première et de la deuxième race s'occupent de la restauration des chemins. La

[1] Bavay, dont certains auteurs se sont plu à exagérer avec emphase la magnificence et la haute antiquité, n'était, lors de l'invasion romaine, qu'une agglomération de cabanes. César en fit le centre de ses opérations en Belgique, ce qui la fit bientôt regarder comme la capitale de la Nervie (*Bagacum Nerviorum*).

Les Romains n'avaient pas de cimetières proprement dits : ils érigeaient leurs tombeaux à l'entrée des villes, de chaque côté des routes y aboutissant, comme on le voit encore de nos jours à Rome, à Pompéïa, à Naples et autres villes antiques. C'est ainsi que saint Servais fut enterré à quelque distance de Maestricht, près de la chaussée romaine, *juxta aggerem publicum*. On a déterré, en 1777, près de Bavay, un de ces tombeaux, haut de plus deux mètres, qui est aujourd'hui au musée de Douai. Un autre tombeau fut découvert en 1846, à Tongres, et se trouve au musée royal d'armures et d'antiquités, à Bruxelles. Mais le plus remarquable de tous les monuments de ce genre, érigés dans la Belgique romaine, c'est le célèbre mausolée de famille des Secundini, à deux lieues de Trèves, décrit dans l'*Histoire de l'architecture en Belgique*, par Schayes.

[2] Depuis lors, le nom de *Nervien* disparaît de l'histoire.

Digitized by Google

reine Brunehaut contribua surtout à les rétablir, et en fit de nouveaux [1].

Comme Cyrus, à qui l'on attribue l'invention des postes, Charlemagne voulait être en rapport facile et régulier avec les provinces les plus lointaines de son empire. Il continua l'œuvre de Brunehaut, organisa un service de courriers officiels et établit des relations suivies depuis l'Angleterre jusqu'au Levant, depuis l'Italie jusqu'au fond de l'Allemagne. Ses faibles successeurs ayant morcelé l'Empire, tout retomba dans le cahos.

Un édit de Charles-le-Chauve, ordonne que tous ceux qui ne sont pas en état de servir de leurs personnes contre les Barbares, seraient requis de travailler à la construction de villes nouvelles, de ponts et de routes dans les endroits impraticables.

Le régime féodal, qui divisa le territoire en principautés, marquisats, comtés, etc., indépendants les uns des autres, organisés uniquement pour la guerre, ce régime, avec ses priviléges exclusifs, ne pouvait favoriser le développement des travaux d'utilité générale. Chaque fief formait, pour ainsi dire, un petit État complet, dont les habitants devaient se suffire à eux-mêmes; des lois rigoureuses y retenaient les habitants. Le lien général étant rompu, les grands chemins, délaissés, se couvrirent de terre et de végétations.

Au moyen âge, on avait oublié les notions du droit romain, d'après lequel les chemins appartiennent à tout le monde, *res nullius*; les seigneurs en faisaient leur domaine particulier et y percevaient des droits plus ou moins onéreux, à charge des marchands étrangers. Souvent même, au lieu de veiller à la sûreté des passants, les seigneurs montraient l'exemple du brigandage. Ils n'étaient responsables que de ce qui se passait entre le lever et le coucher du soleil; hors de là, il n'y avait plus de police, ni d'indemnité à payer aux marchands dépouillés, aux familles des

[1] Sigebert de Gembloux, chroniqueur du XI^e siècle; Chronique de Saint-Bertin, écrite au XIV^e.

Digitized by Google

voyageurs assassinés. Les malheurs des temps accréditèrent l'opinion que le monde finirait l'an mille.

Après les invasions des Normands, le premier acte que l'on trouve, sur les voies de communication, est un diplôme de Godefroid-le-Barbu, duc de Brabant, de 1140, publié par Mirœus.

La *Joyeuse entrée* de Jean III, l'un de ses successeurs, inauguré en 1314, porte que l'argent provenant des contributions levées pour leur réparation, ne pourra être détourné de sa destination.

Ce que nous appelons aujourd'hui le plaisir de voyager, était autrefois une pénalité. L'autorité ecclésiastique et les magistrats condamnaient souvent les criminels à se rendre à pied à Saint-Jacques, de Galice; à Saint-André, en Ecosse; à Saint-Pierre, à Rome; dans l'île de Chypre, à Jérusalem, au Mont Sinaï, à Nazareth, etc. La diète hanséatique prononçait des condamnations semblables contre la violation de ses statuts.

Les bourgeois de Namur révoltés (1313) s'étant enfin soumis à la sentence qui serait prononcée contre eux, leur comte statue que 60 Namurois à son choix, feront un pèlerinage à Saint-Jacques, en Galice. En 1371, les bourgeois de la même ville signent un compromis d'après lequel, au cas où Robert de Namur ordonnerait des voyages ou pèlerinages, si l'un de ceux qui auraient été désignés pour les accomplir faisait défaut, il ne pourrait rentrer dans le comté, aussi longtemps qu'il n'aurait pas satisfait à ses obligations.

Par une charte de 1534 (chapitre XV), Charles-Quint supprime la peine du talion et ordonne que les criminels soient punis « par prison, fustigacion, *voyaiges*, bannissement et autrement. »

En 1566, un avoué de Soignies fut condamné, par le châtelain de cette ville, à faire un voyage aux Trois-Rois, de Cologne. Dans les registres du chapitre de Soignies nous trouvons un acte de 1664, portant rémission à un homicide qui s'engage à faire le pèlerinage de Notre-Dame de Montaigu.

Comme on le voit, cet usage, qui nous paraît si singulier, a duré jusqu'au XVIIe siècle.

Les pèlerins volontaires ou forcés faisaient parfois le service des

Digitized by Google

postes, armés d'un bourdon, grand bâton qui les aidait à franchir les fossés et les passages difficiles [1]. On leur portait intérêt, on leur assurait protection. C'est en partie pour ces pèlerinages, devenus incessants, que certaines corporations se mirent, dès le XI^e^ siècle, à construire des ponts, à améliorer des routes, à établir des asiles hospitaliers, analogues aux caravansérails d'Orient.

A ces époques, les chemins n'étaient point, comme aujourd'hui, bordés de maisons prêtes à s'ouvrir à tous les besoins; après une longue marche dans la solitude, on était heureux d'entendre au loin la cloche d'un cloître, espèce d'oasis pour le pauvre voyageur.

Les enseignes de chemins s'appelaient des *monts-joies :* c'étaient des montagnes, des monceaux de pierres, des croix, de grands arbres, à l'approche desquels le voyageur faisait éclater sa joie.

En 1168, Bauduin V, comte de Hainaut, dit *le Magnanime*, sévit rigoureusement contre les brigands de haut lignage qui s'élançaient de leurs donjons sur les grands chemins, pour enlever tout ce qui leur tombait sous la main. Les uns eurent la tête tranchée, d'autres furent pendus, noyés, brûlés, enterrés vifs, ou attachés à la roue. Ces actes de justice sévère firent un tel effet qu'il n'y eut plus alors, dit l'histoire, de malfaiteurs dans le comté.

Les croisades tirèrent la société européenne d'une ornière et furent un puissant dérivatif contre les déprédations des seigneurs.

Mais, malgré l'excessive rigueur qu'on déployait contre les détrousseurs et contre tous ceux qui formaient des bandes, les routes continuèrent d'être fort peu sûres. Robin du Joncquoit, dit *le Gascon*, fut pendu à la Justice, hors la porte Saint-Martin, à Tournai, le 14 mai 1471, comme faisant partie de la bande de malfaiteurs qui détroussaient les passants à l'extrémité du territoire de la ville.

[1] Saint Christophe, symbole du christianisme poursuivant à travers le monde sa marche triomphante, est représenté s'appuyant sur un énorme bâton à la mode des coureurs des Landes, nécessaire pour enjamber monts et vallées, franchir fleuves et rivières. Il fallait être très agile, autrefois, pour courir le monde.

Digitized by Google

En 1488, les châteaux de Féluy et *de la Folie*, (Écaussines-d'Enghien) et autres n'étaient que des repaires de brigands animés par la soif du butin[1].

« En ce temps (1490), les paysans étoient merveilleusement molestés par les voleurs et frebuts au pays de Hainaut, entre lesquels estoit principal le bastard du seigneur de Berlaymont, lequel se tenant au chasteau de Berlaymont *(rive droite de la Sambre)* destroussoit jour et nuit les paysans qui alloient deçà, de là, à leurs affaires. De quoy les Hennuyers, grandement indignés, murmurèrent contre messire Antoine de Rollin, seigneur d'Aimeries, grand-bailly de Hainaut, comme s'il eût toléré ce fourfait. A raison de quoy icelui seigneur, ayant ramassé 400 piétons, alla devant ledit chasteau de Berlaymont, où ces voleurs se tenoient, lesquels ne se voulant rendre, prit ladite place d'assaut, où il tua la plus grande partie desdits voleurs; les autres, avec ledit bastard, furent emmenés à Mons prisonniers et enserés en estroite prison. Leur procès fut fait de sorte qu'ils eurent tous leurs testes tranchées, leurs corps furent écartelés en quatre pièces et icelles pendues aux arbres en divers endroits[2]. »

Des gibets étaient érigés le long de certaines routes et, pour rendre la menace plus terrible encore, les cadavres des suppliciés y restaient exposés aux regards des passants.

Voici comment s'exprime une ordonnance du duc de Parme, le 12 novembre 1589 :

« Comme au moyen de cette longue et inévitable guerre intes-
« tine l'on voit accroître journellement les dangers des chemins
« en plusieurs endroits de nos Pays de par deçà, par l'audace de
« nos rebelles, uributters, voleurs, agresseurs des dits chemins,
« et autres mauvais garnemens, venant tant des villes de deçà
« que d'outre mer, étans distraites de nos obéissances, jusques à
« oser courir en troupes de quarante, soixante, quatre-vingt,
« voire cent hommes ou plus, au milieu et entrailles de nos dits

[1] *Annales du Cercle archéologique de Mons*, t. IV, p. 203.
[2] VINCHANT, *Annales du Hainaut.*

Digitized by Google

« Pays, tellement que sans évident péril de mort ou emprisonne-
« ment, il n'est loisible à personne de nos bons sujets d'aller ou
« henter d'une ville à l'autre, n'est avec grande et coûtageuse
« escorte et convoy des gens de guerre, au notable retardement
« de la négotiation et trafique, par dessus la totale ruine et déso-
« lation des bonnes gens tombans es mains de ces voleurs et uri-
« butters, au contraire à l'enrichissement de nos dits rebelles,
« qui, par ce moyen en tirent et épuisent une infinité de deniers,
« par larcins et rançons, lequel inconvénient et indignité se
« reconnaît principalement avenir par la dépopulation dudit Plat-
« pays, et nommément pour être les grands chemins royaux par
« trop serrez et couverts de bois, hayes, genettres, ronces et
« buissons qui y sont creus d'un côté et d'autre à faute d'habita-
« tion, et agriculture, accident de plus que les dits chemins
« sont si facheux et incommodes que les passants sont plus sou-
« vent arrêtez es lieux difficils et étroits, n'ayans moyen quasi
« d'en sortir ni d'eux défendre ou sauver, à quoy passe quelque
« temps avons commandé par lettres, qu'il fut promptement
« remedié par les officiers, chacun en ses limites et juridiction,
« ce qui n'a été effectué au très-grand intérêt et préjudice du bien
« public, etc. [1]

Quand les archiducs Albert et Isabelle arrivèrent dans nos provinces, ils furent frappés de cet état désolant, produit par les guerres civiles. Voulant rouvrir les sources presque taries de la prospérité publique, ils tâchent de pourvoir à la sûreté des routes et se mettent à tracer de nouvelles communications, par eau comme par terre.

Un compte de la massarderie de Soignies, de 1596, porte en dépense 12 s. payés à plusieurs pour avoir été à Petit-Rœulx faire le chemin où devait passer l'Archiduc. Quand un souverain devait traverser certaines parties du pays, vite des ordres étaient donnés pour *faire des chemins*. On abattait des haies, on comblait des

[1] Adressée au gouverneur du pays et comté de Namur.

Digitized by Google

fossés ; on réparait les « mauvais pas, cavaings, coulans d'eaux et autres mauvais endroits avec facines, terres et gros bois. » Ce genre de route n'avait aucune durée, à moins de recommencer tous les ans[1].

Faut-il s'étonner de l'impraticabilité des routes, chemins, ponts et passages, quand leur entretien était confié aux riverains? Cela résulte, par exemple, d'un mandement de Charles-Quint, du 7 avril 1535. Il prescrit « Que les dits héritages ou occupeurs « facent sur leurs héritages, si avant qu'ils abordent aux dits « chemins, fossés contre les chemins de cinq pieds de large par « haulte, pied et demi par bas et 5 pieds de profond. Ainsi les « entretiennent d'an en an, après la publication des bans de « Mars. »

Les obligations des riverains étaient même consacrées dans les titres de liberté connus sous le nom de *Joyeuses entrées*. Quant aux chaussées concédées, il a toujours été constant que leur entretien incombe aux concessionnaires.

L'exploitation de la houille, ce pain de l'industrie, commençait à prendre de l'importance. On sentit le besoin de plus puis-

[1] La même pratique existait en France, même à peu de distance de Paris. En 1681, Louis XIV décide qu'il ira prendre les eaux à Bourbon-l'Archambault. Dès le mois de janvier, Colbert ordonne de faire réparer promptement tous les chemins ; l'intendant propose d'en faire paver quelques-uns, en très-mauvais état. Colbert répond qu'on n'aurait pas le temps : « Il faut, dit-il, faire remplir les mauvais endroits de cailloux ou de pierres, s'il y en a dans le pays ; sinon, les remplir de terre avec du bois, et vous pouvez encore employer un troisième expédient, qui serait de faire ouvrir les terres en abattant les haies et en remplissant les fossés pour le seul passage du roi. *Ce sont là les expédients dont on s'est toujours servi pour faciliter les voyages du roi, dans toutes les provinces par où Sa Majesté fait voyage.* »

D'après une autre lettre de Colbert, le roi devait partir de Versailles le 26 avril, pour arriver à Bourbon-l'Archambault le 4 ou le 5 mai : c'était un voyage de dix jours. Aujourd'hui, quand le chef de l'État se rend aux eaux de Vichy, à côté de Bourbon-l'Archambault, il est certain qu'il n'y met pas dix heures.

Digitized by Google

sants moyens d'expéditions : la nécessité engagea les sociétés charbonnières à ouvrir des voies nouvelles, à solliciter instamment l'amélioration des anciennes. Mais la presque totalité des chaussées construites de 1625 à 1795, le furent au moyen d'octrois ou concessions accordées par le souverain aux États des provinces ou aux magistrats des villes.

Le concessionnaire était parfois autorisé à établir un service de diligence sur la route nouvelle, comme nous le verrons pour la chaussée de Mons à Bruxelles.

Tous ces octrois contiennent des dispositions réglementaires plus ou moins complètes sur l'expropriation des terrains à incorporer, sur la police du roulage, sur les exemptions de péages, etc, etc. Généralement, ils ne sont accordés qu'à titre temporaire, la route devant appartenir au domaine de l'Etat, dès que le produit des barrières et des plantations aurait remboursé les capitaux levés, les dépenses d'entretien, etc.

L'une des plus anciennes concessions de ce genre est celle accordée à la ville d'Anvers, en 1639, pour la chaussée vers Merxem.

Voici quelques autres dates :

1649, route d'Anvers à Contich ;
1675, — de Paris à Orléans ;
1698, — de Bruxelles à Waterloo ;
1703, — de Bruxelles à Gand ;
1704, — de Bruxelles à Mons [1] ;
1714, — de Lierre au Vieux-Dieu;
1729, — de Malines à Louvain ;
1745, — d'Anvers à Deurne ;
1763, — d'Anvers à Boom.

Comme on le voit, nos grandes artères pavées ne remontent guère au-delà du XVIIe siècle. A cette époque, la voirie prend une part de plus en plus large dans les préoccupations du pouvoir. En vue d'augmenter la sécurité des voyageurs, diverses ordonnances enjoignent aux propriétaires et fermiers d'arracher, sur une

[1] Pour les autres routes du Hainaut construites vers la même époque, voir la seconde partie de cet ouvrage.

Digitized by Google

étendue de deux bonniers, les bois taillis ou de haute futaie longeant certaines grandes routes et d'en niveler ensuite le terrain[1].

Faute de ressources suffisantes, on avait recours, depuis longtemps, à l'imposition de *corvées*. Nous en voyons des exemples dans les ordonnances des 19 février et 2 avril 1704, relatives à la construction des routes de Bruxelles à Mons et à Gand : les terrrassements devaient être faits par les habitants des villes, franchises et villages situés à deux ou trois lieues à droite ou à gauche de la route. Les habitants des villages situés sur la chaussée même étaient tenus à plus d'ouvrages que ceux des villages situés dans la zône d'une lieue : la charge diminuait ainsi selon la distance.

Malheureusement, ces corvées avaient le tort d'être mal réparties ; elles pesaient sur les seuls habitants des campagnes âgés de 16 à 65 ans environ, obligés de donner dans l'année jusqu'à 20, 30 jours et plus de travail, avec leurs attelages. Pendant ces absences forcées, ils étaient logés, au besoin, chez l'habitant, tenu de les recevoir et de donner paille fraîche aux hommes, litière aux animaux.

Cet impôt abusif réveillait le souvenir de l'esclavage et souleva les plus vives réclamations. Mirabeau, le père du fameux orateur, disait de la corvée que c'était l'abomination de la désolation sur les campagnes ; et, dans l'élan de sa passion généreuse, il allait jusqu'à ajouter :

« Si l'on continue à pratiquer ainsi la corvée, on ne fera plus bientôt qu'un vaste cimetière de tout le territoire de l'État. »

Un ministre du temps s'excusait en disant :

« J'aime mieux leur demander (aux corvéables) des bras qu'ils « ont, que de l'argent qu'ils n'ont pas. »

Mais, trente ans après, un autre ministre répliquait :

« Ceux qui font ce raisonnement, oublient qu'à ceux qui n'ont

[1] Ordonnances des 24 janvier 1708, 2 septembre 1710 et 4 novembre 1712, pour les routes de Bruxelles à Mons, à Gand et à Louvain et de Malines à Contich.

Digitized by Google

« que des bras, il ne faut demander ni l'argent qu'ils n'ont pas, « ni les bras qui sont leur unique ressource. »

Ce ministre, c'était Turgot, de qui Louis XVI disait : « Il n'y a que M. Turgot et moi qui aimions le peuple. »

Enfin, la corvée est abolie[1], ainsi que la torture, par Louis XVI, qui fut si mal récompensé !

Encore au commencement de notre siècle, on voyait fréquemment circuler d'énormes voitures de roulage ou de messagerie, montagnes ambulantes soutenues à peine sur des roues à jantes trop étroites et qui broyaient en poudre impalpable les cailloux les plus durs. Charles VI et Marie-Thérèse, par de nombreuses ordonnnances, avaient voulu réprimer les surcharges, qui menaçaient nos chaussées d'une destruction complète. Ce n'est que sous le gouvernement de Napoléon qu'on prit des mesures réellement efficaces[2].

On avait d'abord beaucoup compté sur l'emploi de ponts à bascule, adopté par la loi du 29 floréal an x ; c'était certes le plus sûr moyen de constater les surcharges ; mais il n'y eut en Belgigique que 21 ponts à bascules, dont 4 seulement dans le Hainaut.

D'ailleurs, les voituriers parvenaient souvent à les éviter, en prenant des chemins de traverse ; ou bien rendaient les vérifications illusoires, en déposant une partie de leur charge sur d'autres voitures, avant d'arriver au pont à bascule. En outre, certains agents chargés de faire fonctionner l'instrument, se livraient à des fraudes regrettables et toléraient des surcharges, moyennant de honteuses transactions. Comme il arrive souvent, au lieu de sévir contre l'abus de la chose, on supprima la chose elle-même.

Avant 1794, le service des grandes routes était confié, dans nos provinces, à divers fonctionnaires ayant peu de correspondance entre eux, n'étant unis par aucun lien hiérarchique. S'agissait-il d'exécuter quelque grand travail d'utilité publique ou de résoudre une question technique, le gouvernement en chargeait des officiers du génie militaire. La France, au contraire, possédait depuis

[1] 27 juin 1787.

[2] Décrets des 23 juin 1806, 16 décembre 1811, etc., etc.

Digitized by Google

longtemps un corps d'ingénieurs des ponts et chaussées. L'organisation de ce corps fut mise en rapport avec la nouvelle constitution politique, par un décret du 18 août 1791. Les représentants du peuple publièrent dans notre pays l'article 5 de ce décret, en vertu duquel chaque département devait avoir un ingénieur en chef et autant d'ingénieurs ordinaires qu'il en demanderait. Napoléon régla, d'une manière plus complète et plus définitive, la composition du personnel dont il s'agit [1].

Le traité de paix du 30 mai 1814 inaugure une nouvelle ère de prospérité. La France et les puissances alliées y parlent vaguement de mesures qui devront être prises dans le futur congrès, « pour faciliter les communications entre les peuples et les rendre toujours moins étrangers les uns aux autres. »

Le roi Guillaume aimait à étendre sa protection sur tout ce qui développe le commerce : 160 lieues de routes sont construites sous son règne. Il n'en avait été fait que 38 lieues, par tronçons, durant l'occupation française [2].

Après s'être émancipée, la Belgique eut à cœur de montrer à l'Europe qu'elle saurait faire bon usage de sa liberté. Elle se mit à tracer un vaste plan de travaux, surtout de communications, qui devaient l'occuper pendant une longue série d'années.

La loi du 22 décembre 1789, relative à la constitution des assemblées primaires, disposait que les administrations de département seraient chargées, sous l'autorité du chef suprême de l'Etat, de la direction des travaux de construction et d'entretien des routes. Notre gouvernement crut pouvoir puiser dans cette disposition le droit de concéder des péages ; mais des doutes, puisés dans notre Constitution, s'étant élevés à ce sujet, le gouvernement s'est fait autoriser, par une loi du 19 juillet 1832, à concéder des péages pour un terme n'excédant pas 90 ans. Cette loi, temporaire,

[1] Décret du 25 août 1804. L'arrêté organique en vigueur actuellement est du 18 juillet 1860.

[2] *Documents relatifs aux droits de barrières*, déposés par le Ministre des Finances (séance de la Chambre des représentants, du 2 février 1861).

Digitized by Google

mais prorogée successivement, a reçu de fréquentes applications pour la construction de canaux ou de routes nouvelles.

Quand on est d'accord sur le tarif des péages, la concession est adjugée au profit de l'entrepreneur qui demande la moindre durée de perception. Dans le cas contraire, le rabais porte sur le prix du tarif. Lorsque le produit éventuel est jugé insuffisant pour dédommager l'entrepreneur ou la compagnie concessionnaire, on lui offre une subvention, et alors le rabais peut se faire sur le chiffre de la subvention.

Les routes nationales, distraites du domaine par le gouvernement provisoire [1], sont aujourd'hui dans les attributions du département des travaux publics, créé le 13 janvier 1837.

A la fin de 1830, les routes de l'État, les routes provinciales et les routes concédées présentaient en Belgique une longueur totale de trois millions 262,168 m. En 1841, elles avaient atteint un développement de quatre millions 471,997 m; de sorte que, dans les 10 années qui ont suivi la révolution, il a été construit environ 234 lieues de routes nouvelles, non compris les chemins vicinaux; ce qui a nécessité une dépense évaluée à plus de vingt millions de francs.

De 1831 à 1860 inclusivement, le Gouvernement a dépensé soixante douze millions 80,913 francs [2] à des travaux de construction, d'amélioration ou d'achèvement de routes; c'est-à-dire qu'en trente années, on fit plus que durant les dix-huit siècles antérieurs.

La province de Hainaut a contracté des emprunts pour plusieurs millions, qui lui ont permis d'établir en dix ans, à partir de 1837, par voie de concession ou directement, une longueur de route évaluée à 215,812 mètres, dont 147,189 en pavage et 68,623 en empierrement; soit plus de 43 lieues de routes provinciales, représentant une valeur de cinq millions 711,259 francs.

[1] Arrêté du 16 novembre 1830.

[2] Cette somme comprend l'intervention de l'Etat, des provinces, des communes et des particuliers.

Digitized by Google

Aujourd'hui, la Belgique, petit pays de 1177 lieues carrées, possède 7,250 kilomètres de grandes routes, sans compter 1500 kilomètres de voies navigables, 3,725 kilomètres de chemins de fer et 17,500 kilomètres de chaussées vicinales.

Qu'on se représente l'incalculable mouvement que toutes ces voies procurent chaque jour, et l'on aura un aperçu de l'activité qui vivifie notre sol national.

Classification des routes.

De trois sortes de chemins, disait la loi romaine, quelques uns sont publics, quelques uns privés et d'autres vicinaux. Nous appelons chemins publics ceux que les Grecs appelaient *basiliques* ou royaux. Les chemins privés sont ceux qu'on nomme aussi agraires, et les vicinaux ceux qui se trouvent dans les villages ou qui y conduisent.

Les voies appartenant au domaine public sont soumises à des règles administratives différentes, selon qu'il s'agit de grande ou de petite voirie.

La *grande voirie* s'entend des routes nationales, provinciales ou concédées[1], y compris leurs traverses dans les villes. Les routes concédées font retour, à l'expiration de la concession, les unes à l'État, les autres à la province ou aux communes traversées.

La *petite voirie* comprend la *voirie urbaine* et la *voirie vicinale*, placées l'une et l'autre sous l'administration et l'autorité immédiates des autorités communales.

Les chaussées romaines sur lesquelles il n'a pas été fait acte

[1] Quant aux chaussées concédées revenant aux communes, il y a divergence d'opinion : certains prétendent qu'elles font partie de la petite voirie.

Digitized by Google

de propriété par l'État, ni par la Province, doivent être considérées comme voies vicinales [1].

Généralement, les routes nationales s'étendent d'une manière directe et continue à travers le royaume, conduisent de la capitale aux frontières, réunissent entre eux des chefs-lieux de province ou des centres importants de production et de consommation, ou bien constituent des affluents considérables du railway.

Les routes provinciales desservent des intérêts moins généraux; celles du Hainaut, ont été abandonnées à la Province par arrêté royal du 17 décembre 1819, ou construites depuis par elle; elles sont placées, comme les routes de l'État, sous la surveillance du corps des ponts et chaussées, moyennant un abonnement annuel que la Province verse dans la caisse du trésor.

La classification des grandes routes, telle qu'elle existe, a fait l'objet de longs débats que nous allons résumer :

Avant l'invasion française, la Belgique ne formait pas une société nationale, une communauté générale d'intérêts comme aujourd'hui : nos provinces, constituées en souverainetés distinctes, s'administraient séparément; elles avaient leurs finances et leur domaine propres, et dans ce domaine étaient naturellement comprises les routes qu'elles contruisaient de leurs deniers particuliers.

Sous ce régime, toutes les provinces n'apprécièrent pas également l'importance des routes au point de vue du développement de la richesse publique; elles ne firent pas toutes, dans ce but, les mêmes sacrifices.

Il en est résulté entre les provinces, des disproportions notables, quant au nombre des voies construites, quant à leur étendue et quant à l'importance de leurs produits. Mais, nous le répétons, les provinces qui, sous ce rapport, avaient l'avantage sur les autres, ne le devaient qu'à leurs propres efforts.

Cependant, lors de l'abolition de l'ancien régime, le gouvernement républicain considéra comme propriétés nationales toutes

[1] Cour de Liége, 15 mars 1843.

Digitized by Google

les routes qui avaient été construites par les ci-devant États du Hainaut. Ce n'était nullement dans un but intéressé, puisque la taxe des barrières n'existait pas en France et devait être supprimée dans le pays conquis.

Le 16 décembre 1811, voulant soulager le budget de l'État, l'empereur créa la dénomination de *routes départementales* et donna aux départements une grande part d'action sur l'administration des routes qu'il mit à leur charge. Le décret divisait en même temps les routes impériales en trois classes : les routes de Nimy vers Hal et de Mons à la frontière belge formaient une section de la route impériale de 1re classe de Paris à Amsterdam; la route de Mons à Charleroi fut une section de celle de 3e classe de Rouen à Namur; la route d'Hal à Tournai et Valenciennes fit partie de celle de 3e classe de Bruxelles à Saint-Pol; la route de Tournai vers Courtrai, de celle de 3e classe de Marle à Bruges, etc., etc.

Après la chute de l'Empire, un arrêté de Guillaume, du 25 juillet 1816, fit un nouveau classement, dans lequel presque toutes les routes des ci-devant états étaient encore comprises parmi les grandes communications du royaume. Un autre arrêté, du 13 mars 1821, en fit deux classes, dont la seconde était placée sous l'autorité provinciale, qui reçut un forfait pour subvenir aux dépenses d'entretien.

Le Congrès national considéra comme grandes communications du royaume les routes portées à la première classe dans les tableaux arrêtés, annonçant toutefois qu'*une loi déterminera définitivement la classification des routes* [1].

Cette promesse est renouvelée dans la loi du 18 mars 1833, relative au maintien de la taxe des barrières. La loi d'organisation provinciale, en date du 30 avril 1836, ajoute que *le classement des routes provinciales et de l'État sera réglé par la loi, sur l'avis préalable des conseils provinciaux.*

Mais, la construction des chemins de fer devant modifier com-

[1] Décret du 6 mars 1831, art. 3.

Digitized by Google

plétement l'état de choses existant, il a fallu attendre que cette nouvelle voie de communication fût établie. Après l'achèvement des lignes décrétées, c'est-à-dire en 1845, le ministre des travaux publics Dechamps soumet un projet de classification que le conseil du Hainaut repousse, ne pouvant admettre que les route construites par les anciens États pussent lui être enlevées sans indemnité. Pendant qu'on discute, de nouvelles voies ferrées sont successivement décrétées, et viennent bouleverser tout le système proposé.

Bientôt, la concurrence des voies ferrées fit réduire considérablement le revenu des barrières, et, de productives qu'elles étaient, la plupart des routes ne furent plus qu'une charge. Dès lors, la longue insistance faite dans le Hainaut pour la révision de la classification, perdit sa raison d'être et fut abandonnée.

Voyons, néanmoins, si les revendications faites au nom du conseil provincial étaient fondées en droit.

Les dettes, charges et obligations des ci-devant états sont passées, en Belgique comme en France, à la charge de la nation, et non à la charge des départements ou provinces nouvelles; et ce, en vertu de la loi des 12-17 avril 1791, portant :

Article 1.er « Il sera incessamment procédé à la liquidation des « dettes des ci-devant pays d'états, *qui doivent être à la charge « de la nation.* »

Article 6. « En conséquence des articles ci-dessus, toutes les « propriétés tant mobilières qu'*immobilières* appartenant aux ci- « devant pays d'états à titre collectif, sont déclarées domaines « nationaux. »

Cette loi n'est, à la vérité, relative qu'à la France; elle ne fut jamais publiée en Belgique; mais comme elle tient essentiellement à l'ordre politique, on peut soutenir que, par le fait de la réunion de la Belgique à la France, elle a dû être appliquée aux neufs départements réunis, qui n'étaient que de simples divisions administratives, ne jouissant pas de la personnification civile, et n'ayant rien de commun avec les anciens états souverains, dont les limites territoriales ne coïncidaient pas avec les limites des départements.

Digitized by Google

D'ailleurs, nous pouvons nous passer de cette argumentation. En effet, l'article 2 de la loi du 5 prairial an VI porte :

« Sont déclarées à la charge de la République les dettes « contractées par les ci-devant *administrations provinciales* et « subalternes, *états*, chatellenies, communes, corporations, « communautés ecclésiastiques et laïques et *autres établissements* « *de la Belgique*, d'après les formes, lois et règlements établis et « subsistant dans le pays avant leur réunion et suppression. »

Et l'article 4 de la loi du 9 thermidor au XI :

« Les communes des neufs départements réunis conserveront « leurs biens, à charge de payer leurs dettes. »

De ces deux dispositions, il résulte à l'évidence qu'en Belgique comme en France, la nation ne s'est chargée de payer les dettes des anciens états souverains que parce qu'elle succédait à leurs biens : le passif suivait l'actif. Par analogie, les biens des communes furent réunis au domaine de la nation par le seul effet de la loi du 5 prairial an VI, qui se bornait à grever la nation de leurs dettes : l'actif suivait le passif. Il en fut de même des biens des provinces ; seulement, pour les communes, une loi postérieure, du 9 thermidor an XI, intervint, qui leur restitua leurs biens à charge de payer leurs dettes : pour les provinces, rien de pareil n'eut lieu.

De ce qui précède, il faut conclure que le conseil provincial ne pouvait se considérer comme le représentant, l'ayant cause ou l'héritier légitime des anciens États du Hainaut.

Parmi les routes classées comme grandes communications du royaume, quelques unes ont été établies, non par les États, mais par des villes ou communes, en vertu d'octrois du souverain. Les administrations qui ont négligé de faire valoir leurs droits de ce chef, ne pourraient plus rien revendiquer ; elles ont encouru la forclusion [1].

[1] Voir Liége, 18 mars 1837 et cass. de Belgique, 14 août 1838 : arrêts rendus en cause de la ville de Namur ; Bruxelles, 11 nov. 1841, cass. de Belgique, 26 juin 1847 : arrêts rendus en cause de la ville de Nivelles.

Digitized by Google

Comme nous le verrons plus loin, l'État a pris à sa charge certaines voies de communication, en vue d'y supprimer le droit de barrières. Le tableau ci-après indique comment se décomposait la grande voirie, au 31 décembre 1870; les longueurs sont données en lieues de 5,000 mètres :

PROVINCES.	Routes de l'État.	Routes provinciales	Routes concédées.	TOTAUX.
Anvers	62.77	44,00	»	106,79
Brabant	99.48	73.85	3,00	176,33
Flandre Occidentale.	142,52	36 00	»	178,52
Flandre Orientale .	90,53	31,00	44,64	166,17
Hainaut	106,80	36.86	43.11	186.77
Liége	130,80	9,00	19,66	159.46
Limbourg . . .	96,22	»	»	96,22
Luxembourg. . .	183,81	38.00	»	221,81
Namur	154,58	19,00	12,00	185.58
TOTAUX. .	1,067,53	287,71	122,41	1,477,63

Voirie urbaine.

Sous les Romains, la voierie fut longtemps confiée aux édiles, dont l'origine remonte à l'an de Rome 271. L'empereur Auguste divisa les attributions des édiles, et la voirie proprement dite fut remise à des officiers particuliers, *curatores viarum*, qui exerçaient sous l'autorité du magistrat chargé de la police, *præfectus urbis*.

On a trouvé des restes de trottoirs et de pavages sous les ruines de Pompéï et d'Herculanum. Dans d'autres villes romaines, à

Digitized by Google

Trèves par exemple, on n'a découvert qu'un simple gravier. Même à l'époque la plus brillante de sa domination, Rome avait ses rues couvertes de boue.

Parmi les plus anciens pavages connus, on cite ceux de Cordoue, en Espagne : ils existaient au milieu du IXe siècle. A Paris, le pavage des rues ne remonte pas au-delà de l'an 1184.

Les fanges mêlées de plâtre, dont le sol abonde en cette ville, produisaient une odeur piquante, insupportable aux odorats qui n'y étaient pas accoutumés de longtemps. Un jour que le roi Philippe-Auguste contemplait le cours de la Seine, d'une fenêtre de son palais des Tournelles, quelques charrettes vinrent agiter la boue au-dessous de lui et en firent exhaler des émanations si puantes qu'il dut se rejeter subitement en arrière. A partir de ce moment, il résolut de faire paver les rues principales, *la croisée de Paris*. Un financier, Girard de Poissy, contribua volontairement à la dépense pour 11,000 marcs d'argent, somme énorme pour l'époque, équivalant à deux millions de francs environ. Regoid, le naïf historien de Philippe-Auguste, dit que le nom de *Lutetia* (pleine de boue), que la ville avait porté jusqu'alors, fut changé en celui de *Paris*, nom du fils de Priam.

Il n'est pas d'espèce de pavement dont on n'ait fait l'essai à Paris. Vers 1846, au faubourg Montmartre, on mit entre les grès, des cales en sapin de 2 à 3 centimètres d'épaisseur, pour garantir les angles des pavés contre l'action des roues. L'entreprise avait été annoncée en vers, qui furent chantés avec certaine vogue[1].

Le bois au grès.

Place enfin, place au progrès !
Le bois supplante le grès.
Vous êtes vieux comme Adam,
Souvenez-vous-en,
Souvenez-vous-en ;
Mais à moi l'on a recours,
Disparaissez pour toujours.

Le grès

Vous êtes par trop glissant !

Le bois.

Vous êtes par trop cassant.

Le grès.

Vous n'avez pas plus d'un an,
Souvenez-vous-en,
Souvenez-vous-en ;
Malgré vos trompeurs atours,
Vous ne vivrez pas toujours.

Digitized by Google

Mais, malgré les belles promesses de la chanson, les actionnaires, désabusés, durent réclamer leurs écus devant les tribunaux.

Les rues de Londres furent pavées plus tard qu'à Paris : la grande rue d'Holborn, en 1417. L'Angleterre a montré l'emploi de l'asphalte.

Berlin entreprit de paver ses voies publiques au commencement du XVIIe siècle, et c'est depuis quelques années seulement que Varsovie a amélioré les siennes de manière à obtenir une propreté constante.

En Hollande, les rues, bordées de canaux, sont très-peu exposées aux dégradations, à raison du petit nombre de voitures qui circulent. On les recouvre de briques placées sur champ.

Enfin, on remarque des rues couvertes de grandes dalles de pierre, à Milan, à Florence et en d'autres villes de l'Italie.

Les épidémies meurtrières qui, autrefois, décimaient périodiquement nos populations, provenaient en partie du mauvais état des rues, étroites et irrégulières, vrais cloaques bordés de maisons chétives, basses et humides.

On s'occupa en 1297 du pavage d'Anvers; la place de Meir fut pavée en 1324. Avant 1339, Louvain possédait la *Steen-Straet* (rue pavée), actuellement *rue de Bruxelles ;* à cette époque, le duc de Brabant autorisa le magistrat à paver les autres rues [1]. On en fait autant à Namur vers 1364. Le pavage est introduit à Lierre en 1383.

Le bois.

Eh bien ! donnons-nous la main,
Nous ferons notre chemin ;
Vous étiez agonisant,
Souvenez-vous-en,
Souvenez-vous-en ;
Mais à votre aide, j'accours,
Vous renaissez pour toujours.
C'est ainsi, jour fortuné !
Qu'un pavage mixte est né ;
Et qu'on va lâcher d'un cran,
Souvenez-vous-en,
Souvenez-vous-en,
Les autres qui n'ont plus cours,
Mais qui nous crottent toujours

[1] De Reiffenberg, *Statistique ancienne de la Belgique* (Nouveaux mémoires de l'Académie, t. XI).

Digitized by Google

Les rues de la Madeleine et de la Montagne de la Cour, à Bruxelles, portèrent jadis le nom de *Steen-weg* (voie de pierre). Un motif analogue fit sans doute donner le nom de rue *de la Chaussée* à l'une des principales artères de la ville de Mons.

Au moyen âge, dès que la cloche de retraite avait sonné, on ne pouvait plus circuler dans les rues de Mons que muni d'une lanterne allumée [1]. On mettait des chaînes aux entrées des rues qui aboutissaient à la Grand'place et l'on fermait par des portes l'entrée des ruelles étroites [2].

C'est au XVI^e^ siècle que Mons commence à se couvrir de pavés, aux frais des propriétaires des maisons, selon la largeur qu'elles présentaient sur la voie publique. Le service du nettoyage des rues se faisait à l'aide d'un personnel de six hommes et d'un matériel de six *belleneaux*, ou tombereaux attelés, qui ont laissé leur nom à la rue des *Belneux*, où ce service était installé.

Un règlement local du 17 juin 1765 ordonna de couvrir les entrées de caves au moyen de trappes et d'enlever les gouttières saillantes, les petits toits et les bancs qui avançaient sur la voie publique; il défendit de réparer les maisons construites en bois, de bâtir autrement que suivant les alignements et les plans agréés par les membres du magistrat, etc.

Les trottoirs sont de date récente à Mons : ils furent établis à partir de 1823, aux frais des propriétaires des maisons longées. Aujourd'hui, les trottoirs sont généralement à la charge de la caisse communale, comme le milieu de la rue.

[1] Ce n'est qu'en octobre 1789, que des « lanternes à réverbères » furent placées le long des rues de cette ville.

[2] A Londres, où il faut aller pour retrouver les traces d'anciens usages, il existait, encore en 1869, 160 rues barrées pour empêcher la circulation des véhicules. Ces barrières ont été placées par les propriétaires des rues, qui n'ont qu'un ordre à donner pour que la circulation soit interrompue. Ces abus d'un autre âge mécontentaient depuis longtemps les autorités paroissiales, lorsque le comité de la paroisse *Hanover square* décida qu'à partir du 1^er^ janvier 1869, et jusqu'à ce que les barrières eussent disparu, toutes les rues barrées ne seraient plus éclairées la nuit.

Digitized by Google

Le 6 octobre 1394, les consaux de Tournai confient aux échevins la surveillance et garde des chaussées. En 1405, le roi autorise une vente dont le produit doit servir notamment à la réfection des chaussées à l'entrée de cette ville, *lesquelles sont moult grandes et sumptueuses à retenir et estoient près toutes désertes et destruites par le grant charroy qui vient en ladite ville des parties de Flandres, de Henau, d'Allemaigne, de Brabant et d'ailleurs, et tellement que à grant paine povoit ledit charroy arriver en la dite ville quant esdis exposans les ont commencées à réparer et refeire tout de neuf en aucuns lieux* [1].

Il est à croire que les rues intérieures ne valaient pas mieux que les voies *extrà muros*. En effet, nous avons trouvé qu'on y laissait pâturer les cochons, et il était peu de ménages qui n'en possédassent un ou deux, pour se faire une provision de lard en hiver [2].

En 1678, après plusieurs siéges, Charleroi se trouvait dans un état pitoyable. Pour refaire le milieu des rues, le roi Charles II autorisa la perception, à l'entrée, de deux liards pour chaque cheval et d'un liard pour chaque bœuf attelé, *et tous les chariots qui passeront a vuyde payeront pour chasque cheval un liard, tous marchands et autres passans de la dite ville avecq des bestiaux venant des marchés estrangers payeront de chasque cheval un liard, de chasque bête à cornes un gigot et de chasque cent de beste à laine six sols* [3].

Quant aux parties de rues longeant les maisons jusqu'aux ruisseaux, elles étaient, comme partout ailleurs, à la charge des bourgeois.

Un édit du 5 février 1693 règlementa les bâtisses, interdit les escaliers, paliers, pérons ou auvents faisant emprise sur la voie

[1] Dépôt des archives de Tournai et du Tournaisis.

[2] Il est à remarquer qu'alors, ce qui était permis aux cochons, était sévèrement interdit aux chiens, et les magistrats faisaient massacrer par un *tuequien*, tous ceux qu'on trouvait en état de divagation (*Bulletin de la Société historique et littéraire de Tournai*, t. VII, p. 49).

[3] Octroi du 17 juin 1686.

Digitized by Google

publique, etc. Il renferme treize articles pour la propreté des rues qui étaient toujours bordées de fumier et recouvertes d'ordures.

Par actes des 16 juillet 1766 et 3 novembre 1768, l'impératrice Marie-Thérèse double les péages octroyés par Charles II et autorise la perception d'un droit sur les voitures et sur les chevaux qui passeront avec charge de la Ville-basse à la Ville-haute et *vice-versâ*.

La constitution belge, en donnant une organisation identique à toutes les communes du royaume, a supprimé la distinction fondamentale qui existait, sous le gouvernement précédent, entre les *villes* et le *plat pays*. Cependant, quelques dispositions spéciales, rendues postérieurement à l'introduction de ce principe d'égalité, distinguent encore, à certains points de vue, les villes des communes rurales. Ainsi, la loi du 1er février 1844 applique d'office aux *villes* certaines mesures de voirie, en confiant au Roi le soin de déterminer les agglomérations qui, dans les *communes rurales* de 2000 habitants au moins, doivent être soumises au même régime. Les lois du 1er juillet 1858 et du 15 novembre 1867, sur l'expropriation par zônes, ne sont applicables qu'aux villes et aux communes soumises au régime de la loi précitée, etc.

Quelles sont, dans l'esprit des dispositions de l'espèce, celles de nos communes qui sont réputées *villes* ? Autrement dit, que faut-il entendre, sous l'empire de notre législation actuelle, par *voirie urbaine* ?

Cette question, simple en apparence, a reçu et reçoit encore fréquemment des solutions erronées.

Sous la domination française, alors que les lois révolutionnaires avaient détruit toute distinction féodale[1], quand certaines lois administratives employaient encore la dénomination de villes, le gouvernement se chargeait d'interpréter, dans chaque cas, les intentions du législateur. Ainsi, une circulaire ministérielle du 17 août 1813 disposait que l'article 52 de la loi du 16 septembre 1807, relatif aux alignements dans les villes, ne devait être

[1] Décrets du 4 août 1789 et du 10 brumaire an II.

Digitized by Google

appliqué qu'aux communes dont la population agglomérée s'élevait à 2,000 âmes, ou plus.

« Une circulaire n'est pas une loi sans doute, dit M. Isambert dans son traité de la voirie, à l'occasion de cette décision, mais c'est encore une maxime de notre droit public que le roi est le grand-voyer de son royaume [1]. »

En Belgique, ce genre d'interprétation ne contenterait personne.

La loi fondamentale du 24 août 1815 (art. 129, 132 et 154) a rétabli une distinction radicale entre les villes et les communes rurales. Voici les 21 localités du Hainaut qui, sous ce régime, ont été rangées dans la catégorie des villes :

Mons, Tournai, Charleroi, Ath, Leuze, Lessines, Péruwelz, Antoing, Braine-le-Comte, Chièvres, Enghien, Rœulx, Saint-Ghislain, Soignies, Binche, Châtelet, Fontaine-l'Evêque, Gosselies, Beaumont, Thuin et Chimay.

Le 10 octobre 1830, le gouvernement provisoire maintint cette classification, pour les élections au congrès national. La loi électorale du 3 mars 1831 (art. 52) renferme une distinction analogue entre les villes et les campagnes. Mais la question posée ne se trouve définitivement résolue que dans les discussions qui ont précédé l'adoption de l'article 132 de la loi provinciale du 30 avril 1836, au sein de la chambre des représentants [2]. Il en résulte que par *villes*, il faut entendre celles désignées comme telles dans les statuts du gouvernement précédent et dans le décret précité du gouvernement provisoire.

La loi du 11 frimaire an VII et le décret impérial du 11 décembre 1811 laissaient à la charge de l'Etat les traverses des villes appartenant à la grande voirie. Le roi Guillaume voulut

[1] Henri IV avait créé, en 1599, l'office de grand-voyer, confié à son fidèle ministre et ami, le duc de Sully. Mais cet office fut supprimé dès 1666 : les fonctions furent attribuées aux trésoriers de France, qui, lors de leurs *chevauchées* pour la perception des impôts, étaient à même de constater l'état des chemins.

[2] Voir *Revue de l'administration et du droit administratif*, 1864, p. 271.

Digitized by Google

transférer cette charge aux villes elles-mêmes; mais son arrêté, en date du 17 décembre 1813, n'ayant pas été publié, fut déclaré illégal [1].

Les vingt dernières années ont vu réaliser en Belgique d'immenses améliorations, par l'établissement d'égouts, de distributions d'eau et de lavoirs publics; par l'adoption de plans généraux d'alignement, auxquels doit se conformer toute construction nouvelle; par l'élargissement des rues anciennes et le percement de rues nouvelles, qui introduisent l'air et la lumière partout où cet élément de vie faisait défaut. Grâce à ces travaux et par l'exécution des règlements de police, notre voirie urbaine peut être maintenue partout dans un parfait état de propreté et de salubrité.

Voirie vicinale.

Les écrits du moyen âge se servent fréquemment du mot *piré* pour désigner un chemin *ferré* [2].

L'expression *voirie vicinale* (autrefois *voisinal*) nous vient du latin *vicinus*. Ce sont, dit le code Justinien, des voies qui ont été formées avec les champs des particuliers et dont l'origine est si ancienne qu'elle échappe à la mémoire des hommes [3].

Une sentence, rendue en 1368 par le trésorier général du Brabant [4], renferme une nomenclature des chemins, avec leurs largeurs : les grands chemins avaient 40 pieds; les chemins pour le passage des bestiaux, 24 pieds; ceux qui conduisaient à des pas-

[1] Cour de Liége, 3 avril 1837.

[2] On appelait ainsi tout chemin dont le fond est dur, pierreux, et où les chevaux n'enfoncent pas. Les *chemins d'été* désignaient les accotements.

[3] Lib. 3 digesti.

[4] Mentionnée dans le *Codex belgicus* d'Anselmo.

Digitized by Google

sages d'eau, 20 pieds ; ceux de traverse, 16 pieds ; les chemins pour les marchands, 16 pieds ; ceux de communication, 14 pieds ; ceux de moulins avec charrettes, 12 pieds ; les mêmes avec chevaux, 8 pieds ; les mêmes avec brouettes, 6 pieds ; les chemins d'église, de cimetière, de marchés, 6 pieds ; les sentiers, 4 pieds.

Une nomenclature presque entièrement semblable se trouve dans une ordonnance de Charles-Quint, du 24 avril 1510 : les routes royales ou routes publiques devaient avoir 40 pieds de largeur ; le chemin qui conduit au puits, 6 pieds ; le chemin du moulin pour y porter des sacs sur la tête, 6 pieds ; le chemin foncier, 12 pieds ; le chemin qui borde un ruisseau et conduit d'un village à l'autre, 16 pieds de largeur.

Voici, enfin, les largeurs déterminées, pour le Hainaut, par la cour des plaids : « Un chemin qu'on dit *Cauchie*[1] a cent pieds ; un « chemin royal, 40 pieds ; un chemin de ville à autre, 30 pieds ; « un chemin qu'on dit widange, 15 pieds ; un chemin Hardeau, « 25 pieds ; une voie à cheval, cinq pieds ; une piedsente, trois « pieds ; une voie de char, sept pieds ; une voie de cartier, dix « pieds ; une voie de corps, sept pieds[2]. »

Il y avait donc une grande variété de chemins, dont les dénominations étaient basées sur d'antiques usages, qui se perpétuèrent jusqu'à la révolution française.

Il est difficile de démêler dans les coutumes quels rapports hiérarchiques unissaient les officiers, magistrats ou gens de lois, chargés du service voyer. Les attributions administratives et judiciaires étaient généralement confondues, variables, mal définies. Beaucoup d'agents composaient avec les défaillants et touchaient eux-mêmes des amendes, sans attendre de jugement, ni se soucier que les réparations fussent ou non exécutées.

[1] On disait dans la basse latinité *Calcea*, *Calceia*, *via Calceata* ; puis *Caucée*, *Caulchée*, *Cauchiée*, *Caucie*, etc. Le mot chaussée a donc son étymologie dans le latin *Calx*, *Calcis*, talon, pied.

[2] Décret du 1er juin 1699.

Digitized by Google

Sous Charles-Quint, le maître fosseur ne pouvait faire aucun ouvrage aux chemins, sans une commission du receveur général de Hainaut ou de son lieutenant, et le salaire « debvra estre prins et levé sur les hèritaiges et terres voisines, qui seront tenuz de payer le fossaige [1]. »

Une ordonnance du 18 mai 1536 prescrit aux président et gens du conseil d'enjoindre à tous baillis, maires, échevins, gens de lois, etc., de veiller à ce que les chemins soient convenablement entretenus par les propriétaires ou occupeurs des terrains rivevains. Quant aux parties entièrement défoncées, situées entre des terres médiocres, ne donnant pas assez de produit pour pouvoir supporter les frais de réparation, elles seront refaites aux frais communs des paroisses et des seigneuries. Les officiers veilleront à ce que l'entretien soit continué d'année en année, et que les travaux soient commencés à la mi-mars. Ils devront à cet effet visiter et parcourir les chemins à pied ou à cheval, accompagnés au besoin des membres du magistrat Les visites seront annoncées quinze jours d'avance, par publication à l'église ou autrement.

L'ordonnance prescrit ensuite de faire creuser des fossés et de curer les cours d'eau le long des chemins; d'élaguer et d'arracher les arbres, les haies et les bois taillis qui se trouvent dans les chemins et sur les côtés; de faire entretenir les ponts, les pavés et les passages par ceux que cela concerne; de faire garnir ces ponts de garde-corps, etc.

Elle défend aux officiers d'accepter aucune gratification, de composer avec les défaillants pour les réparations et de percevoir les amendes avant que les travaux nécessaires aient été bien et dûment effectués. Elle commine des peines et amendes contre les officiers et contre les magistrats qui seraient trouvés en défaut.

Dans les endroits où le mauvais état des chemins ne permet pas de les réparer, les officiers et magistrats pourront les déplacer sur telles largeur et distance qu'ils jugeront nécessaires, et ils

[1] Charte générale pour le Hainaut, du 15 mars 1534.

Digitized by Google

pourront à cette fin traverser les héritages voisins, en ayant soin d'appeler et d'entendre les propriétaires de ces héritages, afin de parvenir à opérer ces déplacements au moindre grief pour eux et pour tous autres intéressés.

Les diverses prescriptions de cette ordonnance furent renouvelées, rappelées ou légèrement modifiées par un grand nombre d'autres, qui se sont succédées jusqu'à la fin du siècle dernier.

Un édit du roi Charles II, du 5 février 1693, concernant la la ville de Charleroi, contient un chapitre intitulé : *Des chemins seigneuriaux et herdonoyers*, d'après lequel les sentiers étaient à la charge des propriétaires.

L'obligation imposée aux riverains d'entretenir les voies vicinales, chacun au droit de son héritage, n'a jamais produit de résultats satisfaisants, ni en Belgique, ni en France. Parmi les règlements émanés des parlements français, nous en avons trouvé un qui imposait aux cultivateurs l'obligation de faire labourer, tous les ans, les chemins en travers, par la charrue : c'était le moyen le moins dispendieux de faire disparaître les ornières trop profondes. La Fontaine suivait sans doute des chemins de l'espèce, quand il se rendit dans le Limousin et qu'il écrivit à sa femme :

« J'ai tout à fait bonne opinion de notre voyage ; nous avons déjà fait trois lieues sans mauvais accident, sinon que l'épée de M. Jennart s'est rompue. Présentement, nous sommes à Clamart, au-dessous de cette fameuse colline où est situé Meudon ; là nous devons nous rafraîchir deux ou trois jours. »

Pour éviter les précipices, le cavalier devait si fréquemment se détourner à travers champs, que le législateur de 1791, à une époque de réaction contre les errements antérieurs, prévoit encore le cas où le voyageur pourrait détruire une clôture riveraine, afin de continuer sa route[1].

Il faut bien le reconnaître, la négligence des riverains avait souvent pour elle l'appui de la raison et de l'équité. Que de fois,

[1] Loi du 6 octobre 1791, titre 2, art. 41.

Digitized by Google

en effet, les réparations pesaient injustement sur les détenteurs d'étroites parcelles, tandis que les propriétaires de biens considérables non riverains en étaient sublevés !

Aussi le maitre fosseur, chargé de poursuivre les récalcitrants et de réprimer les emprises frauduleuses qui se commettaient partout, tombait bientôt dans une grande impopularité. En butte aux tracasseries des campagnards coalisés, tantôt on lui envoyait de faux certificats, tantôt on lui intentait des procès en dommages-intérêts, tantôt on l'accusait à tort de commettre des exactions sur les *marchissants* et de ruiner les manants, sous le moindre prétexte.

En 1757, un officier a le malheur de briser sa voiture dans le chemin de Péronnes à Morlanwelz, auquel aboutissait l'allée de la maison royale de Mariemont; l'office de la recette générale ordonne au fosseur Lebrun de visiter ce chemin et de le faire remettre à largeur.

Il s'élève tout d'abord un concert de protestations. Lors du passement des ouvrages, un cortége d'opposants se présentent en tumulte, armés les uns de fusils, les autres de bâtons, portant du vert à leurs chapeaux, par dérision, et affectant de faire étalage de mépris et d'arrogance : « Si Mme Royale a besoin de ce chemin, s'écrie l'un d'eux en face du maître fosseur, il est assez bon pour elle. » L'adjudication faite, les opposants intimident les obtenteurs et défendent impérieusement et sous menace de bouger une seule pelletée de terre. Voilà ensuite les échevins eux-mêmes qui se mettent de la partie; puis sir de Gongnies, prévôt de Binche, qui adresse aux autorités supérieures plaintes sur plaintes, où il représente les « attentats du fosseur Lebrun, *ce corsaire* qui voulait établir un grand chemin nouveau le long du bois de Bourgogne appartenant à S. M.; *ce téméraire* qui avait commencé à faire couper les arbres et les buissons qui servaient de remise au gibier. S. M. et les pauvres de Morlanwelz ont des terres le long de ce chemin; les buissons qui les bordent servent à la retraite du gibier des plaisirs de S. A. R. En voilà assez pour exciter *la voracité* du fosseur. J'ose me flatter d'avance, du gain de cette affaire et de réprimer *l'insolence de ce pirate.* »

Digitized by Google

Voilà un spécimen du langage que l'on tenait sur le maître fosseur du Hainaut, nommé par le souverain lui-même.

En 1757, les troupes françaises devaient aller de Maubeuge à Gosselies. Après une enquête sur l'état des chemins, on reconnaît qu'il est impossible de passer par Grand'Reng, Rouveroy, Faurœulx, Bonne-Espérance, Waudrez, etc., et l'on se résigne au détour par Bois-Bourdon, pour suivre la chaussée Brunehaut.

La charge de l'entretien des chemins est enfin transférée des riverains à la commune, par le Code rural du 6 octobre 1791; le régime féodal est aboli et nul, désormais, ne pourra, à ce titre, prétendre aucun droit de propriété, ni de voirie sur les chemins publics, rues et places des villages, bourgs et villes [1].

Depuis l'invasion française, on n'a cessé de tâtonner pour trouver un moyen de contrôle efficace. En 1806 (30 mai), le préfet du département de Jemappes statue que les travaux seront « dirigés par un conducteur salarié par la commune, ou un cultivateur notable et intelligent qui, pour se service, sera exempt de toute prestation. » En 1815 (16 mars), l'intendant départemental institue, à chaque chef-lieu d'arrondissement, un inspecteur voyer, ayant sous ses ordres un certain nombre de commissaires-voyers; le traitement de ce personnel était payé par les communes au prorata de leurs revenus. En 1821 (21 juin), le roi sanctionne un règlement provincial qui remplace ces agents salariés par des inspecteurs honoraires choisis, autant que possible, parmi les membres des états.

Les communes qui étaient satisfaites de leur commissaire-voyer, se plaignirent de cette suppression en masse; les inspecteurs honoraires, non salariés, la plupart hauts personnages, intervenaient peu ou point du tout, ne voulant endosser l'odieux des mesures de rigueur; les états provinciaux rétablirent donc les commissaires-voyers, en 1824. En 1831, on en augmente sensiblement le nombre, de manière à en avoir un par canton de justice de paix. Dans le règlement du 22 juillet 1843, le conseil

[1] Loi du 15 avril 1793.

Digitized by Google

provincial leur adjoint des commissaires-voyers d'arrondissement; il n'est plus question des inspecteurs honoraires. Enfin, aujourd'hui, un inspecteur provincial a remplacé les commissaires-voyers d'arrondissement, et l'organisation paraît devoir être considérée comme définitive.

Le besoin d'une loi complète sur la voirie vicinale se faisait depuis longtemps sentir, quand parut celle du 10 avril 1841, bienfait immense pour les campagnes et le pays tout entier : c'est, en quelque sorte, le point de départ de l'établissement de notre réseau vicinal (voir le tableau statistique reproduit ci-après).

Les prestations en nature, règlementées par l'article 14, ne présentent plus aucun des caractères de la corvée d'autrefois.

Aux termes de l'article 24, lorsqu'un chemin vicinal intéresse plusieurs communes, la députation permanente du conseil provincial, les conseils communaux entendus, peut le déclarer de grande communication. Cette déclaration a pour effet de remettre les pouvoirs nécessaires à l'exécution des ouvrages entre les mains de la députation permanente, qui répartit alors les dépenses entre les communes intéressées, selon le degré d'utilité qu'elles en retirent. On recourt à l'emploi de cette mesure exceptionnelle pour l'amélioration du chemin, lorsque les administrations locales ne peuvent s'entendre ou bien pour donner aux travaux, projetés sur plusieurs territoires, une direction plus homogène, plus efficace.

Dans le Hainaut, un comité spécial, nommé par la députation permanente, était préposé à la surveillance et à l'administration de chaque chemin de grande communication. Ces comités spéciaux ont été remplacés par des comités cantonaux, qui n'ont ni personnification civile, ni autorité propre; mais qui se chargent des détails de cette partie du service, sous l'approbation de l'autorité provinciale. Les nouveaux comités sont invariablement composés des conseillers provinciaux et des bourgmestres du canton, aidés du commissaire-voyer, ayant qualité de secrétaire [1].

[1] Voir le règlement des comités, arrêté par la députation permanente, le 22 décembre 1860.

Digitized by Google

Les dispositions en vigueur aujourd'hui sur le service vicinal, se résument dans la loi du 10 avril 1841, modifiée les 20 mai 1863 et 19 mars 1866 [1], et dans les règlements provinciaux. Voici ceux adoptés pour la province de Hainaut :

1° Règlement provincial du 20 juillet 1849 (les titres III et VI sont devenus sans objet) ;

2° Résolution du Conseil provincial du 19 juillet 1850, sur le recouvrement des centimes spéciaux par les receveurs de l'Etat ;

3° Idem du 18 juillet 1862, sur le personnel voyer, modifiée par les deux suivantes ;

4° Idem du 18 juillet 1872, créant une inspection provinciale ;

5° Idem du 9 juillet 1873, organisant les bureaux de l'inspecteur et portant à quinze le nombre des commissaires-voyers ;

6° Idem du 19 juillet 1872, qui permet à la députation permanente d'ordonner l'adjudication au chef-lieu de la province, des travaux présentant une certaine importance.

Les lois et règlements ayant pour objet la police du roulage et le mode de perception des droits de barrières, sur la grande voirie, ont été rendus applicables à toutes les voies vicinales pavées ou empierrées [2].

Le poids des voitures chargées peut être vérifié au moyen de cubage. A cet effet, on a calculé et indiqué, dans un tableau, le poids des voitures généralement employées et celui du mètre cube des matières qui se transportent le plus habituellement sur nos chaussées vicinales [3].

D'où vient que, malgré toutes les mesures règlementaires, la police de la voirie vicinale laisse encore tant à désirer ? C'est qu'il ne suffit pas d'être garde champêtre pour avoir le don d'ubiquité, qui permet d'être partout à la fois ; que les gendarmes, trop peu nombreux, ne peuvent encore amoindrir leur action, en

[1] Voir aussi le code pénal de 1867 : art. 537, 545, 546, 550 à 552, 559, 560 et 563.

[2] Loi du 21 mars 1838, arrêté royal du 20 octobre 1868.

[3] Arrêtés royaux des 14 juillet, 20 octobre et 24 décembre 1868.

Digitized by Google

s'occupant des chemins; qu'enfin, nos édiles campagnards, soumis à des réélections périodiques, ne sauraient être partout des Brutus et des Decius. Mais montrez-nous les localités qui se distinguent par les soins donnés aux voies publiques, et nous vous dirons où sont les populations les plus progressives et les plus policées.

Longueurs pavées ou empierrées sur les chemins vicinaux [1].

PROVINCES.	1re Période. — avant 1830.	2e Période. — de 1830 à 1840.	3e Période. — de 1841 à 1850.	4e Période. — de 1851 à 1860.
Anvers	32,864	22,077	161,334	225,590
Brabant. . . .	125,288	139,845	665,784	1,021,301
Flandre Occidentale	196,118	4.669	650,875	645,230
Flandre Orientale.	347,552	76,325	212,965	748,997
Hainaut. . . .	246,782	375,913	1,239,553[2]	1,046,341
Liége.	83,232	47.161	1,081,518	704,397
Limbourg . . .	30,438	21,569	305,930	492,623
Luxembourg . .	106,459	509.063	938,769	750,753
Namur	325,572	349,985	1,119,386	1,407,995
TOTAL. . .	1,494,305	1,546,607	6,376,114	7,043,227
En lieues de 5000 m	299	309	1 275	1 409

[1] D'après les rapports imprimés du département de l'intérieur.

[2] Correspondant à une dépense de frs. 6,594,796. Toutes ces améliorations ont été exécutées, en grande partie, à l'aide de subsides de la province et de l'Etat.

Digitized by Google

Droits de passage ou de barrières.

Aux époques où tout pays était fermé et où c'était une faveur que de pouvoir transporter des marchandises de l'un à l'autre, le propriétaire ou le simple usufruitier du sol se crut en droit de prélever de ce chef une certaine redevance. Dans l'origine, elle n'était perçue que sur les étrangers, par mesure de sauvegarde, en quelque sorte. Plus tard, les habitants mêmes y furent soumis. Ces redevances, comprises sous le nom générique de *tonlieu*, sont mentionnées dans la législation des peuples dits *barbares*, dans le Code théodosien et dans une foule de documents anciens. Selon les temps et les circonstances, elles s'appelèrent droits de *passe*, de *barrage*, de *travers*, de *vinage*[1], de *péages*, de *barrières*, de *pontenage* ou *pontonage*.

L'an 629, voulant favoriser les assemblées foraines, le roi Dagobert accorde l'exemption de tous droits aux marchands qui se rendraient à la fête patronale de Saint-Denis. Les successeurs de ce prince et les grands feudataires mettent également sous leur protection l'œuvre de l'émancipation commerciale : à mesure que leur autorité s'accroît, ils s'efforcent de soustraire la circulation des marchandises aux taxes multipliées que levaient leurs vassaux. Des octrois du comte de Hainaut, au XIV^e^ siècle, sont conçus dans le même sens.

Dans un de ses capitulaires, Pepin-le-Bref dit :

« Quant aux pèlerins qui font un pèlerinage en vue de Dieu, qu'on ne leur demande aucun péage. »

Cette exemption fut confirmée ou renouvelée à diverses époques. Les pèlerins ne payaient pas de tonlieu pour leurs bagages, ni aux ponts, ni aux écluses : celui qui en exigeait quelque

[1] Il ne faut pas confondre ce droit avec celui qu'on payait sur les vins et qui s'appelait aussi *vinage*. Le droit de *vinage*, *winage*, *vignage* ou *wignaige* se percevait au profit du seigneur féodal, soit au passage d'un pont, soit en passant d'un lieu à un autre, soit en entrant dans un chemin qui traversait les terres de la seigneurie.

Digitized by Google

paiement ou qui les insultait, pouvait être puni d'une amende de 60 sols, dont la moitié pour celui qui constatait l'infraction.

Ami de toutes les réformes, Charlemagne supprima les péages vexatoires et prit de nombreuses ordonnances pour régulariser ceux reconnus légitimes : il n'admettait comme tels que les péages servant à indemniser d'un service rendu au public. Mais, sous les faibles descendants du grand empereur, alors que la force matérielle régnait seule en souveraine, tout se disloqua et l'on vit beaucoup de seigneurs usurper les tonlieux, qui n'avaient plus d'autre sanction que la peur inspirée par leurs hommes d'armes. Quand le souverain ressaisit assez d'autorité, il réprime les abus les plus criants et donne en fief des *voieries*, ou intendances de grands chemins, à ceux qu'il en croit le plus dignes.

On rencontre parfois des dispositions bizarres : le roi saint Louis exempta les jongleurs du droit de péage, à la condition qu'ils chanteraient ou feraient jouer leurs animaux devant le receveur. On a vu dans les titres d'Yvry-sur-Eure, entre Anet et Pacy, qu'un juif passant par cette petite ville devait, comme un cochon, cinq sous de péage, et moitié de la somme en sus pour ses livres [1].

Il n'est pas coutume si bizarre qui n'ait son explication.

Les serfs qui avaient suivi leurs seigneurs en Palestine, se voyaient, par la mort de ceux-ci, rendus à la liberté, mais privés de ressources et tourmentés d'un désir irrésistible de revoir la terre natale. Plus d'un firent des efforts pour se procurer soit un singe, soit quelques oiseaux au brillant plumage, soit quelque autre animal inconnu dans l'Europe centrale. Alors ils se mettaient bravement en route, sûrs de gagner un petit pécule par l'exhibition de leur trésor. Le singe ou son substituant ne servait pas seulement de gagne-pain, mais aussi de numéraire pour son heureux possesseur; car les receveurs des droits de passage, les gardiens des portes des villes le tenaient d'ordinaire quitte sur l'exhibition de son phénomène. De là cette locution : *payer en monnaie de singe*, dont l'origine remonte à l'époque de saint Louis.

[1] Roquefort, *Glossaire de la langue romane*.

Digitized by Google

Quant à la taxe imposée sur les Juifs, elle s'explique par l'intolérance exercée au moyen âge contre les individus de cette nation. Un règlement de l'an 1221 établit que Juifs et Sarrasins, à leur entrée dans Barcelone, sont sujets aux droits de douane : ils figurent comme articles d'importation entre les soies, le safran et le savon. Au XVe siècle encore, tout Juif qui entrait à Metz ou dans quelques autres villes, devait donner un denier de péage [1].

Plusieurs chartes du XIIIe et du XIVe siècle portent que si un homme est détroussé dans un chemin public, le seigneur qui a le péage et la justice du lieu, est tenu de le rembourser, si le délit a été commis après le soleil levé et avant le soleil couché.

Peu à peu, les *chemins péageaux* furent soumis à des règlements, qui acquirent certaine uniformité ; les péages ne furent plus accordés que pour dédommager le propriétaire des frais occasionnés par la construction et par l'entretien des chaussées. La charte du duc Jean III de Brabant (1314) contient l'engagement de ne pas soustraire ces sortes d'impôts à leur destination.

Voici, d'après un ancien registre produit en justice, comment le péage d'Obourg était réglé :

« La chaussée prenant depuis le pont de la Haisne jusques au pont du Rieu du bois de Mons, contient 43 verges et fut faite l'an treize cent cinquante-quatre, sous Dom Jean De Motte, abbé de Saint-Denis, et cousta pour tous frais et vacations 130 livres, qui estoit beaucoup en ce temps-là.

« Pour l'entretient de la dite chaussée, on a obtenu du prince de faire payer le chaussiage par tous estrangers, dont on tire :

« Pour chasque chariot, quatre deniers ; pour une charrette, deux deniers ; pour un hot de moutons, huit sols ; pour une chevalée, un denier ; pour un cheval, vasche, veau, mouton, porcq, aussi pour chasque, un denier.

« Le dit chaussiage se donne à ferme par an et le fermier, qui

[1] Depping, *Les Juifs dans le moyen âge.*

Digitized by Google

estoit un sergeant de la maison, en rendoit seulement seize livres tournois. »

Les percepteurs ne se faisaient pas toujours scrupule d'outrepasser leur droit ; des ordonnances du roi Charles VIII, de 1483, déclarent qu'en France également, les péages sont cause de *grandes extorsions indues*, et qu'il importe d'y mettre un terme.

Plus tard, nous trouvons des exemptions générales pour les chevaux, voitures et équipages appartenant au souverain, au gouverneur général des Pays-Bas, aux gens de leur suite, aux chevaliers de la Toison d'or, aux officiers généraux, aux membres du conseil d'État, du conseil privé, du conseil des finances, du conseil de Brabant et des Flandres, aux membres des chambres des comptes, aux officiers et gens de guerre marchant en corps, détachements ou escortes, etc.

Il y eut aussi des exemptions particulières en faveur des habitants de villages proches des chaussées, en faveur de l'agriculture, pour le transport des grains au moulin, etc.

Le nombre des barrières est communément fixé dans les actes de concession. Elles ne se réduisaient pas, comme aujourd'hui, à un simple poteau : c'étaient des barres de fer, une chaîne, ou un assemblage en bois formant une barrière véritable, qui pouvait se fermer et empêcher le passage. Plusieurs décrets de gouverneurs des Pays-Bas enjoignent aux tenants-barrières d'être diligents à les ouvrir la nuit, quand des voyageurs s'y présentent.

Le concessionnaire était souvent autorisé à barrer de vieux chemins parallèles aux chaussées, ou à établir des barrières supplémentaires à l'issue de chemins latéraux qu'on aurait pu suivre pour éluder le paiement de la taxe ; mais on ne percevait aucun droit à ces barrières supplémentaires.

Le tarif variait selon les circonstances et s'appliquait parfois, non seulement aux chevaux, aux ânes et aux mulets, mais aussi au bétail, aux oies, aux dindons. Ainsi, on payait une taxe par douzaine d'oies, par centaine de moutons, etc. De là le dicton connu : *99 moutons et un Champenois font cent.* Il faut savoir que les malins Champenois avaient réduit leurs troupeaux à 99

Digitized by Google

moutons pour n'avoir rien à payer. Mais un jour le seigneur, qui ne songeait qu'à grossir son revenu, se fâcha et dit : « Le compte est mal fait : vous oubliez le berger : 99 moutons et un Champenois font cent bêtes. » Et il fallut payer la taxe : le seigneur avait répondu à la malice de ses vassaux par une autre malice.

Au siècle dernier encore, il n'y avait aucun subterfuge auquel les voituriers n'eussent recours pour éluder la taxe. Ils étendaient malicieusement les cas d'exemptions aux transports de denrées, houilles ou fourrages prétendûment destinés aux troupes, aux chambellans, aux conseillers collatéraux, aux membres de leurs familles ou aux personnes censément attachées à leurs maisons. En 1752, plus de 1,000 chariots chargés de vin ont passé sur la route de Mons à Bruxelles, sans rien payer, grâce à des billets de dispense personnelle, que les conducteurs se prêtaient frauduleusement. Ces abus soulevaient des plaintes fréquentes de la part des concessionnaires.

Les lois des 15 mars 1790 et 25 août 1792, abolissant les droits entâchés de féodalité, n'emportaient pas la suppression des barrières, comme beaucoup de voituriers le prétendirent à tort. Cependant, quand la Belgique eut été envahie par les armées républicaines, l'esprit d'affranchissement ne fit que s'accentuer davantage et il y eut, sur plusieurs routes, des rixes assez sérieuses, qui motivèrent un arrêté du 15 fructidor an III, par lequel les représentants du peuple autorisent les administrations d'arrondissement à requérir le nombre de soldats nécessaires pour prêter main forte aux tenants-barrières.

L'arrêté du 24 brumaire an V vint supprimer, dans *la ci-devant Belgique*, les droits connus sous le nom d'aides, etc., les droits d'entrée des villes, les droits de barrières et tous autres droits indirects quelconques, perçus tant par les villes que par les ci-devant états : ceux qui en avaient joui jusqu'alors en furent dépossédés sans indemnité [1].

[1] Voir cass. de Belg. 14 août 1838; Gand, 26 juillet 1845; Bruxelles, 16 février 1846.

Digitized by Google

Cependant, le Directoire exécutif, obéissant à la nécessité de porter un remède efficace au mauvais état des voies de communication de la république, proposa de percevoir une taxe sur toutes les routes. Les barrières furent ainsi rétablies par la loi du 9 vendémiaire an VI, puis remplacées par une taxe sur le sel (4 mai 1806).

A cette occasion, l'orateur du tribunat fit au corps législatif une brillante apologie de la suppression des barrières, représentées comme 3,512 forteresses d'une nouvelle espèce qui emprisonnaient le territoire de l'Empire, mettaient obstacle aux liaisons et tendaient à élever une séparation entre les habitants des villes et ceux des campagnes.

La taxe des barrières n'a donc existé que momentanément sous le régime français.

Lorsque les armées des puissances alliées entrèrent en Belgique, les commissaires généraux supprimèrent l'administration des droits réunis, et par suite l'impôt sur le sel; mais voulant pourvoir, à l'aide d'autres ressources, aux dépenses des routes, fort négligées sous l'Empire, ils rétablirent à leur tour les barrières [1], dont le maintien fut consacré par le prince souverain des Pays-Bas [2], puis par le Congrès national [3] : les fermiers de barrières furent indemnisés des pertes que les événements de notre révolution leur avaient fait subir [4].

Après avoir rappelé que la taxe est affectée à l'entretien et à l'amélioration des chaussées, ponts, etc., la loi fondamentale de 1815 ajoutait :

« L'excédant, s'il y en a, demeure réservé pour les dépenses de même nature, dans la même province; à la seule exception des

[1] Arr. du 19 mars 1814. L'arrêté-loi du 23 janvier 1815, ouvrant un droit de recours en faveur des communes, sociétés ou particuliers qui, sous le régime français, avaient été dépossédés de leurs routes, passages d'eau, ponts, barrières, etc., a maintenant épuisé tous ses effets.

[2] Arr. du 13 février 1815.

[3] Trois décrets du 6 mars 1831.

[4] Arr. royal du 18 novembre 1831.

Digitized by Google

droits perçus sur les grandes communications du royaume, dont l'excédant peut être employé aux mêmes fins, là où le roi l'ordonne. »

Cette disposition finale, reproduite par le congrès national, était loin d'être favorable aux intérêts du Hainaut, dont les grandes communications, dues aux anciens états, fournissaient, à elles seules, la majeure partie de l'excédant total pour tout le royaume : le Hainaut entrait dans cet excédant pour frs. 400,000 vers 1838; pour frs 200,354, en 1845; quelques barrières produisaient jusqu'à 30 à 40,000 francs annuellement.

Le conseil provincial se crut en droit de faire à ce sujet des représentations, qui furent repoussées dans les termes suivants :

« Quant à la demande du conseil provincial qu'en attendant « que la classification des routes ait lieu, le Hainaut soit com- « pris, chaque année, pour sept huitièmes de l'excédant du « produit des barrières établies dans la province sur les routes « de l'Etat, elle n'est réellement pas de nature à être prise en « considération. En effet, les provinces du Hainaut et du Bra- « bant produisent, à elles seules, la moitié du revenu des bar- « rières; et, comme l'excédant de ce produit sur les dépenses « ordinaires et après paiement des intérêts de l'emprunt de six « millions est d'environ huit cent mille francs, ces deux pro- « vinces, en obtenant les $\frac{7}{8}$ de cet excédant, recevraient pour « leur part fr. 350,000 et il ne resterait plus que fr. 450,000 « pour celle des sept autres; de sorte qu'en suivant le même « système de répartition, quelques provinces où il n'y a pas d'ex- « cédant, ne recevraient rien du tout. Or, telle n'a pas été la « pensée de la Législature lorsqu'elle a admis que l'excédant « du produit des barrières serait employé à l'établissement de « nouvelles communications. Son intention a été, au contraire, « de poser en principe que le fonds du produit des barrières ne « constituerait pas un fonds provincial, mais bien un fonds « général, qui serait employé dans l'intérêt de la généralité et de « la manière la plus utile au pays. C'est grâce à ce principe, seul « national, qu'il a été possible au Gouvernement de faire des

Digitized by Google

« routes dans les provinces où il n'y pas d'excédant du produit « des barrières [1]. »

La création des chemins de fer, la multiplicité et la variété des moyens de communication, l'extension progressive de l'emploi de machines à vapeur, donnant droit à des exemptions de taxe, sont venues réduire successivement la recette de la plupart de nos routes; aujourd'hui, les dépenses des routes provinciales du Hainaut dépassent les recettes de seize à dix-sept mille francs annuellement, soit frs. 83,04 par kilomètre [2].

La situation ne peut que s'empirer; car chaque année voit s'établir de nouvelles usines, dont les transports pondéreux, souvent en surcharge, détériorent les chaussées au-delà de toute mesure; et, chose remarquable, la majeure partie de ces transports sont exempts de la taxe. Une anomalie si choquante, consacrée par la législation, ne fut pas le moindre des arguments invoqués pour l'abolition des barrières, envisagées, depuis la suppression des octrois, comme la dernière entrave à la libre circulation.

Les conseils provinciaux du Hainaut, du Brabant, de Namur et d'Anvers ayant émis des vœux dans le sens de cette abolition (1860), le département des finances publia un long rapport, dont il résulte :

1° Que les fermiers ne font en général qu'un bénéfice insignifiant, en dehors des gains qu'ils réalisent comme débitants de boissons ;

2° Que le droit de barrière donne lieu à un assez grand nombre de contraventions et de poursuites mal fondées ;

3° Que l'application des lois qui régissent la perception de ce droit a donné matière à de nombreuses difficultés ;

4° Que sur les routes de l'État et sur les routes provinciales, les barrières ne sont établies que de 5,000 en 5,000 mètres ; mais

[1] Dépêche ministérielle du 20 septembre 1839.

[2] *Rapport de la députation permanente*, présenté au conseil provincial, session de 1873, p. 292.

Digitized by Google

qu'il n'en est pas de même sur les routes concédées et sur les chemins vicinaux, où les poteaux se trouvent placés souvent à des distances beaucoup plus rapprochées ;

5° Que, par suite du peu d'étendue de la plupart de ces routes et chemins, la taxe qui y est perçue en général conformément au tarif fixé pour les barrières de l'État et les barrières provinciales, subit des fractionnements, des variations et des alternatives qui sont de nature à induire le public en erreur.

« Si l'on s'en rapporte aux opinions défavorables, ajoute le rapport ministériel, cette taxe est vexatoire, onéreuse, odieuse, attentoire à la liberté. Elle prête à la fraude, elle n'est pas proportionnée aux revenus et aux capitaux. Elle pèse presque tout entière sur les habitants des campagnes. C'est un vestige de féodalité qui met obstacle aux liaisons, établit une séparation entre les villes et les campagnes, et entrave le développpement du commerce, de l'industrie et surtout de l'agriculture. Enfin, la nécessité de supprimer les barrières résulte des changements que les chemins de fer ont apportés à la circulation.

« Au contraire, si l'on en croit les partisans du droit de barrière, ce droit ne porte pas atteinte à la liberté; les ennuis et les embarras qu'il cause sont compensés par le bon entretien des routes ; aucun impôt n'est plus juste et plus rationnel. Il n'atteint que celui qui peut le payer, il s'est identifié avec nos mœurs et nos habitudes; c'est le prix d'un service rendu, c'est l'indemnité de l'usure des routes, payée par celui qui cause cette usure. C'est aux barrières que nous devons le bon système de communications dont nous jouissons; leur suppression aurait pour résultat : d'abolir le système des concessions, de ralentir et d'empêcher peut-être la construction de nouvelles routes, de conduire à la suppression des péages des voies navigables, voire même de ceux du chemin de fer, et de la taxe des timbres-poste, de priver le trésor de ressources dont il ne peut se passer. Enfin, la suppression du droit de barrière, après s'être heurtée à toutes ces difficultés, rencontrerait dans les routes concédées un obstacle que l'un des défenseurs de ce droit dit être à peu près insurmontable, et qu'un autre proclame impossible à vaincre.

Digitized by Google

« En un mot, selon les uns, le droit de barrière est le plus détestable des droits, et il doit de toute nécessité être aboli; selon les autres, il n'en est pas de meilleur, et son abolition est impossible [1]. »

Léopold II, voulant inaugurer son règne par une mesure bienfaisante, prit lui-même l'initiative de la loi du 15 novembre 1866, abolissant les barrières sur les routes nationales : la situation du trésor permettait ce sacrifice, évalué à frs. 1,450,000, annuellement. Les routes exploitées par des concessionnaires ne sont pas comprises dans la loi; mais le gouvernement s'est offert à les reprendre gratuitement, sans attendre l'expiration des délais de concession.

En outre, le gouvernement a repris, dans le dessin formel d'y supprimer les barrières, les routes de Namur à Châtelet, de Dinant vers Liége, de Charleroi vers Rocroy, de Couvin vers Chimay, etc. Il s'est même fait cessionnaire d'un certain nombre de chemins vicinaux améliorés aboutissant à des stations ou présentant un caractère d'utilité générale; citons les chemins de grande communication d'Yvoir à Ciney, de Maffe à Leignon, de Frasnes à Ellezelles, de Ciney à Trissogne, de Waremme à la route de Hasselt à Liége, etc., etc. Toutes ces voies ont été converties en routes de l'Etat, en vue de la suppression des barrières.

Comme on le verra dans le tableau ci-après, diverses provinces, un certain nombre de communes ont suivi l'impulsion donnée par le roi.

[1] Parmi les publicistes qui s'occupèrent alors de la question, on peut citer M. Gustave de Mevius, membre du Conseil provincial de Namur, dont le travail a été publié dans la *Revue belge et étrangère* (1861).

Digitized by Google

PROVINCES.	BARRIÈRES PROVINCIALES.	ROUTES CONCÉDÉES provinciales.	BARRIÈRES COMMUNALES.
FLANDRE ORIENTALE.	Supprimées à partir du 1er janvier 1868.	Aucune résolution n'a été prise.	Le conseil provincial ne s'en est pas occupé ; mais une circulaire du 5 novembre 1867 a décidé la plupart des administrations communales à renoncer à leurs barrières.
LUXEMBOURG.	Supprimées à partir du 1er janvier 1867.	Il n'en existe pas.	Il n'y a de barrières que sur quelques chemins de grande communication. La circulation étant libre sur les autres voies vicinales, celles-ci seront préférées par le roulage. Il en résultera une diminution progressive dans les recettes des barrières encore existantes, ce qui amènera, par la force des choses, la suppression complète de la taxe.
BRABANT.	Supprimées à dater du 1er janvier 1868.	Le Conseil ne s'en est pas occupé.	Aucune mesure générale n'a été prise.
LIÉGE.	Barrières abolies.	Aucune résolution n'a été prise.	Résolution du conseil du 8 juillet 1869 : on ne peut enlever aux communes la gestion de leurs chemins.
FLANDRE OCCIDENTALE.	Supprimées à partir du 1er janvier 1868.	Id.	Il n'a été pris aucune disposition générale.
ANVERS.	Le conseil a décidé (séance du 26 juillet 1871) que ces barrières seront supprimées à partir de 1873.	Id.	La députation permanente subordonne l'allocation de tout subside pour l'amélioration de chemins à la condition formellle de n'y point établir de droit de barrière.

Digitized by Google

PROVINCES.	BARRIÈRES PROVINCIALES.	ROUTES CONCÉDÉES provinciales.	BARRIÈRES COMMUNALES.
LIMBOURG.	Il n'y a pas de route provinciale.	Il n'y existe pas de route concédée.	Le Conseil provincial ne s'en est pas occupé.
NAMUR.	En 1868, le conseil avait décidé de supprimer ces barrières à partir du 1er janvier 1870, chargeant la Députation permanente d'indiquer les voies et moyens propres à remplacer cette source de revenus. Mais on n'est point parvenu à s'entendre. L'ajournement a été prononcé en séance du 9 juillet 1869. (Cette province ne possédait plus que quatre routes d'une étendue totale de 79 1/2 kilomètres, dont l'entretien annuel coûtait moins de frs. 30,000.)	La députation permanente ne s'en est pas occupée.	La suppression des barrières vicinales a été recommandée aux autorités communales par la députation permanente. (Circulaire du 5 février 1869.)

Quant au Hainaut, les barrières y existent encore sur 37 lieues de routes provinciales, sur 43 lieues de routes concédées de diverses catégories, et sur un très-grand nombre de chaussées vicinales. Sous ce rapport, cette province reste en arrière. Est-ce sa faute? non, certes; on peut même dire qu'elle est ici victime de son zèle.

En effet, tandis qu'ailleurs il existe peu ou point de routes concédées, tandis qu'ailleurs l'Etat a fait tous les frais du dégrèvement des grandes routes, le Hainaut, qui n'a pas abandonné à l'Etat le soin de construire tout son réseau, qui a compté plutôt sur ses propres forces, qui a fait acte de cette initiative locale dont on s'accorde aujourd'hui à encourager les essais, le Hainaut, disons-nous, aurait à supporter les frais énormes du rachat de

Digitized by Google

concessions de routes, pour lesquelles il a déjà dépensé une centaine de mille francs en subsides aux concessionnaires!

D'après les Exposés de la situation de la province[1], les subsides accordés jusqu'au 1er avril 1856, pour la construction des routes provinciales concédées, se subdivisent comme suit:

Intervention des communes ou particuliers. .	frs.	353,005
Idem. de l'Etat	»	731,589
Idem. de la Province	»	916,091
Total. . .	frs.	2,000.685

Le produit annuel des barrières s'élève approximativement:

Sur les routes provinciales non concédées, à .	frs.	60,000
Sur les chemins déclarés de grande communication, à	»	90,000
Sur les autres chemins vicinaux, à	»	112,000
Total. . .	frs.	262,000

On peut déjà juger, par ces seuls chiffres, qu'au point de vue financier, la suppression des barrières est dans le Hainaut une mesure très-grave. Cependant, on n'y a pas renoncé, l'objet étant porté à l'ordre du jour du conseil provincial, presqu'à chaque session.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur cette question, que nous avons traitée ailleurs, dans tous ses détails.

---

[1] Voir notamment les Exposés pour les sessions de 1853 et de 1856.

Digitized by Google

Voies par eau.

Des rivières. — Les cours d'eau fournissent, à la fois, la voie de transport et la force de traction : « Les rivières, a dit Pascal, sont des chemins qui marchent. »

L'homme fit naturellement ses premiers essais de navigation entre deux rives, avant d'affronter les flots de l'Océan ; il se creusa un canot dans un tronc d'arbre séculaire, avant de se confier aux flancs d'un navire.

La marche de la civilisation semble avoir suivi les grands fleuves et le littoral des mers. Son aurore brille entre le Tigre et l'Euphrate, où s'élevèrent les villes fameuses de Babylone et de Ninive ; le nom même de *Mésopotamie* signifie *entre deux fleuves* ; c'est là que la tradition place le paradis terrestre. Quand le reste du monde est enseveli dans les ténèbres, Méroé, Thèbes et Memphis se dressent sur les rives du Nil. Plus tard, lorsque Tyr et Sidon se partagent l'empire de la Méditerranée, le mouvement civilisateur se porte sur les côtes de la Phénicie. Le littoral de l'Asie mineure, à son tour, voit éclore la grandeur d'Ephèse, de Smyrne, de Phocée et de Troie. Continuant sa marche maritime, la civilisation se répand dans les îles de la mer Egée, pour illustrer les noms de Lemnos, de Lesbos, de Samos, de Rhodes et de la Crète ; puis étendant toujours son domaine, fait naître Carthage, envahit la Grèce et l'Italie. Ces deux pays profitent des mers dont ils sont entourés de toutes parts, pour s'approprier les éléments des sciences et des arts qui firent leur gloire. Dès ce moment, l'Europe commence à se réveiller de son long sommeil.

Durant plusieurs siècles encore, la civilisation reste concentrée autour du bassin de la Méditerranée, où les peuples se pressent comme autant de convives autour d'une table commune. S'éloignait-on des côtes, on rencontrait les déserts de la Libye et de l'Arabie, les Thraces et les Scythes, les Sarmates et les Germains et ces innombrables peuples barbares qui se ruèrent sur la civilisation antique.

Digitized by Google

Après les épouvantables catastrophes qui menacèrent de l'engloutir, au sortir des siècles obscurs du moyen âge, c'est encore près des fleuves et des mers que le progrès reprend son essor. Vénise, Gènes, Pise et Florence, au midi; Gand, Bruges, Anvers, Brême, Hambourg et Lubeck, au nord : tels sont les premiers noms qu'enregistre l'histoire de la civilisation moderne; au fond des golfes de Gènes et de Vénise, sur les côtes de la mer du Nord, et le long des rives de l'Elbe et de l'Escaut, brillent de nouveau les étincelles d'un feu longtemps assoupi.

Sous bien d'autres rapports, les cours d'eau ont joué un grand rôle dans l'histoire.

Le Danube est l'artère principale par où l'Orient et l'Occident ont reflué l'un sur l'autre. Aux âges antiques, c'est par là que les émigrations scythiques s'acheminent vers l'Europe septentrionale; les Romains s'en servent pour lancer leurs légions aux extrémités de la Germanie; et, plus tard, les hordes asiatiques pénètrent par cette voie jusqu'au cœur de leur Empire. Au moyen âge, le Danube voit la citadelle avancée de la chrétienté, Vienne, assiégée par les armées turques, et remporte, sur ses flots rougis, les débris de leur défaite, quand le bras vigoureux de Sobieski les eut écrasées.

Lorsque, profitant des glaces de l'hiver, les Germains franchissent le Rhin, ils se hâtent de gagner la Meuse à main armée, et tentent de pénétrer, par ses affluents, jusqu'au cœur des provinces romaines. Drusus, gendre de l'empereur Auguste, garnit toutes ses rives de *castella*, pour en défendre le passage. L'historien Florus évalue à plus de 50 le nombre de ces forteresses, sur les bords du Rhin seulement. Il y avait, à Quartes et Hargnies, une flottille, pour protéger la Sambre et les abords de Bavai[1].

[1] *Præfectus classis Sambricæ in loco Quartensis ac Hornensi.* Tel est un des passages de la *notice de l'Empire*, monument géographique et statistique du v[e] siècle, où se trouvent consignés les principaux établissements romains de l'époque. Le P. Wastelain en infère que les magasins de la flotille étaient répartis entre ces deux endroits. (*Description de la Gaule Belgique.*)

Digitized by Google

C'est près de la Sambre que, surpris par les Nerviens, César avait dû s'écrier : *horum omnium fortissimi sunt Belgæ.*

Les Frisons redescendirent la Meuse, sous les coups de Pepin de Herstal et de Charles-le-Martel. Grâce à ce fleuve, les fabricants de Dinant, de Bouvignes, de Namur, de Liége et de Huy, eurent des relations suivies, dès le XI^e^ siècle, jusqu'à l'intérieur de l'Allemagne. Le Rhin, que les poètes allemands appellent *Le père* ou *Le roi Rhin*, et qui offre encore une navigation de 900 kilomètres, attira de bonne heure les nombreux marchands qui firent naître Cologne, Spire, Mayence, etc.

La Seine donna l'existence à la capitale française, dont les armes portent un navire avec la devise : *Fluctuat nec mergitur.* Au temps de Henri IV, et même plus tard, c'était la clef de la famine ou de l'abondance : celui qui ferait l'histoire de la Seine, pendant les seize premiers siècles de la monarchie, ne serait pas éloigné d'avoir fait l'histoire de Paris. C'est en remontant la Seine, la Loire, l'Escaut, sur leurs barques d'osier couvertes de peau, que les peuplades du Nord vinrent ravager nos malheureuses contrées.

Clovis naviguait sur l'Escaut, au dire de Grégoire de Tours. Rollon, duc des Normands et des Danois, pénétra, par la même voie, dans le Hainaut, pour se venger du comte Regnier (878).

L'Escaut séparait, au temps des Romains, la Nervie de la Ménapie, la seconde Belgique de la Germanie inférieure; et, sous les descendants de Clovis, la Neustrie de l'Austrasie. Lors du traité de Verdun (843), qui devait mettre fin aux longues querelles des enfants de Louis-le-Débonnaire, on choisit encore l'Escaut comme limite septentrionale entre la France neustrienne, formant le lot de Charles-le-Chauve, et la France mitoyenne, choisie par Lothaire et appelée depuis *Lotharingie.*

Cette ligne de démarcation était suivie avec une extrême rigueur, même à travers les villes occupant les deux rives. A Valenciennes, où l'Escaut séparait le pays des Nerviens de celui des Atrebates, c'était d'un côté terre de l'Empire, faisant partie du diocèse de Cambrai; de l'autre, l'*Ostrevant*, dépendant du royaume et res-

Digitized by Google

sortissant à l'évêché d'Arras. A Tournai, la terre ménapienne appartenait à la France et était soumise à l'évêque de cette ville, qui n'avait aucune juridiction sur l'église Saint-Brice, formant un doyenné du diocèse de Cambrai. A Audenarde, la moitié de la ville, la rive droite, formait la seigneurie de Pamele, dans l'ancien Brabant, la rive gauche faisait partie de la chatellenie relevant de la Flandre.

Le passage suivant de l'annaliste Vinchant démontre qu'en 1478 l'Escaut et la Haine étaient encore les principales voies de transport pour les localités environnantes :

« Les Tournaisiens s'employant à toute force d'avoir Condet et « leur semblait que *plusieurs biens pouvaient arriver en leur « ville par la rivière* de l'Escaut, qui courait de l'un à l'autre. « Si donnèrent à entendre au roy que Condet *estait quasy l'ar- « moire au pain des Valenciennois, et que s'ils perdaient une « telle nourrice, ils seraient comme assiégés ;* et que, *par la prise « de Condet*, qui grandement leur desplaisait, *il parviendrait « facilement à la jouissance de Valenciennes*, dont donnèrent au « Roy quinze cents ridres pour furnir ceste entreprise. Le Roy, « qui entendit volontiers, conclut d'assiéger Condet. Il fit préparer « son armée, monter ses gens d'armes, habiller les francs « archiers, charger ses engins, marcher ses bataillons et des- « cendre à grande puissance en la ville du Quesnoy, qui lors « tenait son party. Or, pour ce qu'il estait expédient que *ces « engins et la pluspart de son armée passassent par le pont de la « Haine*, il se mit au-dessus du chasteau de Harcies, et traita « tellement avec les arquebusiers, qui l'avaient cy-devant em- « blés par cautelle, qu'ils le rendirent en sa main... Les Tour- « naisiens arrivèrent *par eau, à grande puissance de gens, « d'artillerie et de vivres.* »

Au commencement du XV^e^ siècle, une navigation importante avait lieu non seulement sur la Meuse, mais sur le Rupel et sur les Nèthes, entre l'Escaut et Malines, Lierre et Iteghem et sur la Senne jusqu'à Bruxelles. Elle faisait de grands efforts pour atteindre Louvain, au profit du développement commercial.

Digitized by Google

Au moyen âge, les seigneurs féodaux s'étaient approprié les cours d'eau; ils y avaient installé des chûtes motrices et des pêcheries, à l'aide de barrages qu'ils ne laissaient franchir que moyennant des indemnités onéreuses. Le commerce était entravé par tant de juridictions fiscales, qui grévaient la marchandise à tel point, qu'arrivée à sa destination, elle n'était plus abordable pour les petites bourses.

Du v^e^ au viii^e^ siècle, un bateau de marchandises devait parfois subir jusqu'à 14 taxes avant de pouvoir étaler son chargement sur le marché : quand il arrivait en vue du port, c'était un droit de salut, *salutaticum*; s'il passait sous un pont, il était soumis au droit de *pontaticum*; voulait-il approcher de la rive, surgissait alors le droit de *ripaticum*; quand il jetait l'ancre, il se résignait au droit de *portutaticum*, en attendant celui de *respitaticum* pour la place que devaient occuper les marchandises débarquées[1].

Le droit de tonlieu, perçu sur les marchandises transportées par rivières, date des époques les plus reculées; on le voit mentionné dans un diplôme de l'an 908, donné en faveur de l'église de Liége par Louis, fils de l'empereur Arnulphe. En 1469, sur la Meuse, les bateaux venant de France payaient un double droit de tonlieu à leur entrée dans le pays de Liége, à Namur, à Huy et dans la ville de Liége, au passage des ponts. On trouve dans un acte du 1^er^ juillet 1469 que le prince-évêque Louis de Bourbon céda, pour un terme de 30 ans, au duc de Bourgogne Charles-le-Téméraire, le droit de tonlieu sur les bateaux et marchandises et sur tout ce qui passait sous le Pont-des-Arches.

Lors du traité de Nimègue[2], Louis XIV ne veut à aucun prix restituer Condé, au confluent de la Haine et de l'Escaut, et s'arrange de manière à garder Valenciennes, Ypres, Maubeuge, etc., pour être maître de la navigation supérieure des Pays-Bas, ainsi

[1] L'abbé Carlier, *Dissertation sur l'état du commerce en France sous les rois de la 1^re^ et de la 2^e^ race.* Amiens, 1753.

[2] 17 septembre 1678.

Digitized by Google

que de leur commerce. Lors du traité de Riswick[1], intéressé à se concilier l'Espagne, dont la succession allait s'ouvrir, il restitue à peu près ce qu'il vient de conquérir ; mais retient 17 villages en partie sur l'Escaut, pour les joindre au Tournaisis, qu'il était bien résolu de se conserver : par là, il s'assure mieux encore l'usage de l'Escaut supérieur.

Fidèles à la même politique, les plénipotentiaires français ont soin, dans le traité d'Utrecht[2], de se réserver Saint-Amand, sur la Scarpe, et Mortagne, où cette rivière se déverse dans l'Escaut. Les conventions de limites[3] conclues avec Marie-Thérèse ne font qu'aggraver le mal pour le Hainaut : on nous charge d'entraves au passage de Condé, et nos charbons du Borinage ne pouvant plus descendre vers les Flandres et la Hollande, doivent abandonner la concurrence aux charbons d'Angleterre.

Pendant les guerres de Louis XIV sur nos frontières, la Sambre fut presque toujours un point stratégique, et s'il assiége et prend la place de Charleroi, c'est principalement pour s'assurer le libre embarquement des vivres et des bagages de l'armée.

L'édit de Louis XIV, en date du 13 août 1669, portant règlement général pour les eaux et forêts, contient de nombreuses dispositions, dont quelques unes sont encore invoquées en Belgique. Les rivières étaient en général fort embarrassées ; l'édit déclare que la propriété de toutes celles *portant bateaux de leur fond sans artifices et ouvrages de mains*, font partie du domaine de la couronne.

Depuis l'abolition des droits féodaux, les fleuves et rivières dépendent du domaine public, et nul ne peut se prétendre propriétaire exclusif de leurs eaux[4].

Les rivières, autrefois beaucoup plus larges, enlevaient d'immenses terrains à l'agriculture. Les envasements, les travaux de

[1] 20 septembre 1697.
[2] 11 avril 1713.
[3] 16 mai 1769 et 18 novembre 1779.
[4] Lois du 22 novembre-1er décembre 1790 et du 28 septembre-6 octobre 1791, art. 538 du Code civil.

Digitized by Google

déboisements, qui ont rendu les pluies moins abondantes, puis les digues construites par les propriétaires riverains, ont contribué puissamment à rétrécir ou à régulariser leurs lits. Néanmoins, on y navigait fort difficilement encore en 1798 :

« Considérant, dit le décret du 19 ventôse an VI, qu'au « mépris des lois, les rivières navigables et flottables, les canaux « d'irrigation et de desséchement, tant publics que privés, sont, « dans la plupart des départements de la république, obstrués « par des batardeaux, écluses, gords, pertuis, murs, chaussées, « plants d'arbres, fascines, pilotis, filets dormants et à mailles « ferrées, réservoirs, engins permanents, etc. ; que de là résul- « tent non seulement l'inondation des terres riveraines et l'inter- « ruption de la navigation, mais l'attérissement même des rivières « et canaux navigables, dont le fond ensablé ou envasé s'élève « dans une proportion effrayante ; qu'une plus longue tolérance « de cet abus ferait bientôt disparaître le système entier de la « navigation intérieure de la république, qui, lorsqu'il aura « reçu tous ses développements par des ouvrages d'art, doit « porter l'industrie et l'agriculture de la France à un point au- « quel nulle autre nation ne pourrait atteindre ;

« Considérant que, pour assurer à la république les avan- « tages qu'elle tient de la nature et de sa position entre l'Océan « et la Méditerranée, et les grandes chaînes de montagnes d'où « partent une foule de fleuves et de rivières secondaires, il ne « s'agit que de rappeler aux autorités constituées et aux citoyens, « les lois existantes sur cette matière ; etc. »

Les dispositions fort énergiques de ce décret ont dû améliorer singulièrement l'état des choses : il fut procédé à une visite minutieuse et générale des cours d'eau navigables et flottables ; tous les propriétaires d'usines, écluses, ponts, batardeaux, etc., durent déposer leurs titres ; on ordonna la prompte destruction de tous les établissements non fondés en titres, ou qui n'en avaient d'autres que des concessions féodales abolies. Désormais, il fallut une permission de l'administration centrale pour établir n'importe quel ouvrage de nature à mettre obstacle au libre cours des eaux. Aujourd'hui, tout ce qui concerne cet objet

Digitized by Google

rentre dans les attributions de l'administration provinciale, tenue de consulter l'administration des ponts et chaussées [1].

Autrefois, les bois de chauffage et de construction étaient livrés aux courants. Avant l'usage de la houille et alors que peu de maisons se construisaient en briques, les radeaux de bois étaient fréquents [2]; de là l'expression consacrée : cours d'eau navigables et *flottables*. Les rivières flottables à bûches perdues seulement, et non à trains ou radeaux, n'étaient pas assimilées aux cours d'eau navigables. Aujourd'hui, il appartient au département des travaux publics de se prononcer sur la navigabilité ou la non navigabilité d'une rivière.

Des voies canalisées. — Les rivières, avons-nous dit, sont des chemins qui marchent. Malheureusement, ils ne marchent que dans un sens; et quand on a des transports à faire dans les deux sens, mieux vaudrait peut-être qu'ils ne marchassent pas. L'inconvénient de la remonte est écarté par les travaux de canalisation.

« L'expérience a montré, dit Arago, qu'un cheval de force moyenne, marchant au pas pendant neuf ou dix heures sur vingt-quatre, et de manière à se retrouver chaque jour dans les mêmes conditions de force, ne peut porter sur son dos plus de 100 kilogrammes. Le même cheval, si on l'attelle à une voiture circulant sur une bonne route empierrée, portera ou plutôt traînera, sans se fatiguer davantage, 1,000 kilogrammes. Attelé à un bateau circulant sur un canal, il peut tirer une charge de 60,000 kilogrammes. »

Ainsi, le poids tiré par un cheval sur un canal, peut être 60 fois plus considérable que celui qu'il est capable de traîner sur

[1] Voir, dans la *Revue de l'administration et du droit administratif*, 1860, p. 465-476, l'article sur les attributions en matière d'établissement d'usines, de barrages, de ponts et autres ouvrages sur les cours d'eau.

[2] La *loi de Beaumont*, promulguée en 1182, et qui a été admise dans un grand nombre d'autres localités, accordait au peuple une provision de chauffage dans les bois seigneuriaux et l'usage des cours d'eau.

Digitized by Google

une route : la voie navigable est plus économique que toute autre pour les transports, par grandes masses, de matières encombrantes, pondéreuses ou volantes, pour lesquelles la vitesse n'est qu'une question secondaire.

Les Romains n'étaient pas très-avancés dans l'art hydraulique. Drusus fit creuser, pour joindre l'Yssel au Rhin, un canal que les historiens romains citent comme un travail gigantesque, une merveille; mais il n'avait pas trois lieues de longueur [1].

Vers le milieu du x^e^ siècle, on construisait des écluses sur l'Escaut, à Audenarde et à Gand.

En 1183, Philippe, comte de Flandres, détermine le taux de l'indemnité que recevront les censitaires de l'abbaye d'Eenham sur les terres de qui des emprises ont été faites, pour le creusement d'un canal entre Furnes et Dixmude [2].

Le canal de la Lieve fut terminé en 1252, par les Gantois, pour se mettre en communication directe avec le port de Damme; mais la retraite progressive des eaux de la mer réduisit ce port à tel point, qu'il n'était plus, en 1574, qu'un fossé conduisant au port de l'Ecluse; aujourd'hui, Damme est à deux lieues de la côte [3].

Vers la fin du XIII^e^ siècle, sous le règne de Philippe-le-Bel, nous possédâmes un premier canal de grande navigation, par lequel Bruges fut mis en communication avec l'Ecluse, alors l'un des meilleurs ports de l'Europe. Par cet ouvrage, la ville de Bruges ne vit plus de bornes à son activité industrielle, et elle acquit une telle supériorité commerciale sur les mers qu'elle devint le bazar du monde. Mais, déjà au commencement du XVI^e^ siècle, ce canal, négligé par suite des événements politiques, était presque entièrement envasé. On le creusa de nouveau en

[1] *Transque Rhesnum fossas novi et immense operis* (*Drusus*) *effecit.* (Suéton, *in Augusto*).

[2] Alph. Wauters : *De l'origine et des premiers développements des libertés communales en Belgique*, etc., p. 44.

[3] Parmi les autres ports que la mer a abandonnés, on cite Ravenne, Aigues-Mortes et Fréjus. Ardenbourg, Saint-Omer, Thérouane, Dixmude, Axel étaient encore des ports au moyen-âge.

Digitized by Google

1810 et il fut de nouveau livré à la navigation en 1818 ; mais il a perdu toute son importance depuis la séparation de la Hollande.

Le duc Jean III décrêta, le 23 novembre 1327, que le service des écluses sur la Dyle serait régi d'après les anciens droits de la ville de Louvain, qui arrivait alors à un haut degré de prospérité. Le magistrat obtint, le 18 avril 1430, de Philippe-le-Bon, l'autorisation de canaliser cette rivière pour la mettre à même de recevoir de grands navires.

L'an 1500, l'Yser était canalisé et mettait les manufactures d'Ypres en relation directe avec Nieuport.

Notre canalisation artificielle date surtout de l'émancipation des communes. Malheureusement, loin de chercher à se relier les uns aux autres, les communes voisines se repoussaient souvent par une mutuelle défiance. La ville de Dinant, qui, dès le XIe siècle, entretenait au loin et partout des relations commerciales, était continuellement en lutte avec Bouvignes, et ce n'est qu'en 1611 qu'elle établit une barque marchande sur Givet, qui n'est qu'à trois lieues.

L'histoire est remplie de faits analogues : en 1379, les Brugeois avaient commencé un canal dans la direction de Deynze, sur la Lys, en ayant soin d'éviter tout creusement dans le territoire particulier de Gand ; mais lorsque le travail fut parvenu au village de Saint-Georges, les Gantois s'y portèrent, tombèrent sur les travailleurs, les dispersèrent à force ouverte et détruisirent les travaux, qui ne furent plus repris : une rigole témoigne encore de la rivalité de ces deux villes, si riches et si puissantes. Aucun frein de politique ou d'utilité générale ne pouvait les arrêter dans leurs vues particulières d'ambition. Pendant plusieurs siècles, on les voit guerroyer presque sans relâche ; ce n'est qu'en 1613 que, par les ordres formels des archiducs Albert et Isabelle, on creuse le canal de Gand à Bruges, dont la navigation ne put être pratiquée directement entre les deux rivales que vers 1724.

Irrités de ne pouvoir marcher librement et hors de l'influence gantoise, vers l'intérieur du pays, comme ils l'avaient tenté par

Digitized by Google

l'exécution du canal de la Lys, les Brugeois jetèrent les yeux vers Ostende et se décidèrent, en 1622, pour l'ouverture de ce canal qui, terminé en 1666, permit aux navires de 200 et 300 tonnes d'arriver de Bruges jusqu'au port d'Ostende.

En 1485, les Flamands essayèrent d'établir un péage sur l'Escaut en élevant un fort et une batterie de 60 canons, à Calloo; mais les Anversois, par un vigoureux effort, réussirent à s'en emparer et à délivrer une flotte marchande de 49 voiles, déjà saisie par leurs antagonistes.

Malines, par une opposition persévérante, retarda de près d'un siècle (1477-1550) l'ouverture du canal de Willebroeck, qui fut enfin livré à la navigation en 1561. La même ville intenta des procès à celle de Louvain pour l'empêcher de passer au moyen d'un canal sur son territoire. Pour faire tomber cette opposition, des décrets du 28 janvier 1754 et du 1er mars 1755 accordèrent à la ville de Malines un droit de passage de deux sous par chaque personne qui voyagerait sur le canal, plus certains droits d'étape, de transit et d'entrepôt sur les marchandises. Malgré ces concessions, la populace de Malines se porta à des voies de fait contre les ouvriers, que Marie-Thérèse dut prendre sous sa protection spéciale. Le canal de Louvain à la Dyle, dont les études étaient achevées en 1749, ne fut ouvert à la navigation qu'en 1763.

Pour l'établissement de grandes lignes navigables, il fallait donc l'influence d'un pouvoir fort et les auspices de la paix; il fallait en outre trouver moyen de surmonter les irrégularités de territoire. L'ouverture de canaux dans un pays plat, comme les Flandres est chose facilement praticable : le canal de Gand à Bruges, par exemple, est entièrement de niveau; il en est différemment dans les pays accidentés.

Avant le XVIe siècle, les moyens employés ne permettaient de racheter que de faibles chûtes; on construisait un batardeau transversal ayant vers le milieu une sorte de radier formant un double plan incliné, en forts madriers de hêtre, qu'on frottait de terre glaise, pour les rendre plus glissants. En amont et en aval, se trouvaient des cabestans qui, au moyen de cables attachés aux bateaux, leur faisaient franchir le pas difficile.

Digitized by Google

Belidor [1] parle d'un autre procédé employé depuis longtemps sur les rivières : une porte ayant assez d'analogie avec l'un des ventaux d'une porte busquée et non recouverte d'un bordage fixe, recevait dans ses rainures verticales un grand nombre de petites vannes superposées, dont la manœuvre était fort lente.

L'invention des écluses à sas et portes busquées permit de franchir les fortes pentes, de passer d'une vallée à une autre et d'obtenir ainsi ce qu'on appelle les canaux *à point de partage.*

Les deux premières publications dans lesquelles on trouve positivement décrites les écluses à sas avec portes busquées, ont été imprimées à Mantoue, en 1609, et à Rotterdam, en 1617 [2]. Simon Stevin en parle comme d'une invention récente, dont il indique plusieurs applications nouvelles, surtout pour la défense des places de guerre. Or, il est certain que les écluses de l'espèce établies sur le canal de Bruxelles à Willebroeck, remontent à 1550, ou peu après. Cela résulte :

1° D'une pièce authentique portant ce millésime, reproduite

[1] *Architecture hydraulique*, t. IV, p. 326 et suiv., édition de 1753.

[2] 1° *Discorso del signor* Gabriel Bertazzolo *sopra il nuovo sostegno che a sua proporta si fa appresso la chiusa di Governolo.* Mantoue, 1609. — 2° *Nieuwe maniere van sterctebouw door Spilsluyze, beschreven door* Simon Stevin *van Brugge.* Rotterdam, 1617.

C'est par erreur que Simon Stevin a été cité comme étant lui-même l'inventeur des écluses à sas avec portes busquées. Du reste, cette observation n'ôte rien au mérite de ce grand mathématicien, à qui les Brugeois, ses compatriotes, ont élevé une statue.

Selon le père Frisi (*Traité des rivières et des torrents, augmenté du traité des canaux navigables*, traduit par Deterray), les écluses *à doubles portes* auraient été exécutées pour la première fois sur la Brenta, près de Padoue, en 1481 ; et cette invention aurait été appliquée, l'an 1497, par Léonard de Vinci, à la jonction des deux canaux de Milan, dérivés de l'Adda et du Tésin. Ce grand peintre, non moins grand ingénieur, en fit le premier essai en France, sur la rivière de l'Ourcq, rendue navigable dès 1528. Mais rien n'indique que les écluses de la Brenta eussent des portes busquées : il est vraisemblable qu'elles se fermaient au moyen de vannes, comme précédemment. Plusieurs auteurs rapportent que l'écluse de Spaarendam en Hollande, construite en 1285, était aussi à double portes, mais non busquées.

Digitized by Google

textuellement dans les *Annales des travaux publics* (t. 1er, p. 483);

2° D'une carte du canal, gravée lors de son ouverture et dont il existe des exemplaires à la bibliothèque royale : les écluses y sont parfaitement représentées;

3° D'une médaille frappée en 1587, représentant l'écluse des *Trois-Fontaines*.

On peut donc affirmer que, si nos ancêtres n'ont pas été les auteurs de cette invention, ils furent au moins des premiers à la mettre en pratique.

Le génie guerrier de Vauban s'est beaucoup préoccupé des moyens de transporter par eau les bagages et les munitions des armées : il ne prévoyait pas sans doute que ses enseignements profiteraient beaucoup aux générations industrielles qui ne tardèrent pas à s'élever.

Longtemps, les corporations de bateliers jouirent d'énormes priviléges : il n'était permis de traverser les villes qu'avec les bateaux du métier de la localité, ce qui obligeait les étrangers à rompre charge et à transborder; ils pouvaient seuls charger, jusqu'à concurrence d'un poids déterminé, les marchandises qui devaient sortir de la ville. Les métiers de *navieurs* avaient entre eux un ordre de priorité, un *tour de rôle* qui occasionnait souvent de longs retards. A Condé, à Tournai, à Gand, etc., ils eurent des prétentions si exorbitantes que le commerce s'en trouvait complétement paralysé; il s'élevait chaque jour des altercations que les règlements ne parvenaient pas à prévenir.

Le 16 septembre 1790, « quelques bateliers de Condé et de Mons fatigués d'être arrêtés à Tournai avec leurs bateaux chargés, se refusèrent de remonter leurs bateaux pour livrer passage à deux bateaux tournaisiens qui se trouvaient chargés de chaux. Il n'en fallut point davantage à ceux-ci pour exciter toutes les compagnies bourgeoises pour aller assaillir les bateliers de Condé et Mons, qui étaient au-dessus de leur ville sans armes et par conséquent hors d'état de leur nuire. On battit la générale dans la ville : en un instant, 12 à 1400 hommes se trouvèrent sous les armes. On traîna plusieurs pièces de canon sur le rempart qui faisait face

Digitized by Google

aux bateaux, quelques compagnies sortirent de la ville et allèrent se ranger en bataille sur la digue même de la rivière et firent feu sur les bateliers, qui ne pouvaient point s'imaginer qu'on aurait pu exercer sur eux une telle barbarie. Quelques-uns furent tués de cette décharge, les autres se jetèrent à la rivière pour se sauver de l'autre côté, mais ils furent en partie pris et les autres poursuivis par les volontaires à cheval, qui en amenèrent une soixantaine environ en prison et le reste fut dispersé. Il y a deux bateliers tués. On a hier retiré de la rivière, le cadavre d'une troisième victime qu'on croit être un paysan qui étoit venu pour travailler. On craint qu'il y en ait encore plusieurs dans l'eau; enfin, la désolation est ici générale parmi les bateliers. »

« Vous ne doutez pas que les bateaux furent abandonnés, hommes, femmes et enfants s'étant enfuis en hâte pour se soustraire à la rage des Tournaisiens, qui ont été dans tous les bateaux, en enfonçant les portes qui se trouvaient fermées, où on dit qu'il s'est commis plusieurs vols. Mais les échevins de cette ville, sans la participation desquels on avait agi, arrivèrent heureusement après cette malheureuse et cruelle bagarre; ils firent retirer toutes les personnes qui étaient sur les bateaux, en commirent d'autres pour en prendre soin et ordonnèrent plusieurs patrouilles pour le rétablissement et le maintien de l'ordre[1]. »

L'abolition des priviléges, des maîtrises et des jurandes, sous la république, fit cesser les abus les plus criants : la liberté de la navigation fut proclamée, le fret fut réduit de beaucoup et les anciens tonlieux remplacés par des droits plus uniformes. Parfois cependant, il fallut encore recourir à la force armée pour contraindre les nombreux bateliers à respecter la loi; l'arrêté pris contre eux par le Directoire, le 7 thermidor an VI[2], fut d'abord considéré comme un tel bienfait pour le département de Jemappes, qu'une fête brillante fut donnée à Mons à cette occasion.

L'une des préoccupations les plus constantes en Belgique fut

[1] Archives de l'État, à Mons, États de Hainaut, rivières et navigation, t. 7.

[2] Concernant la navigation de l'Escaut et des rivières y affluentes.

Digitized by Google

d'établir une voie libre pour aller de l'Escaut à la Meuse et vers l'Allemagne En 1518, la jonction de nos deux fleuves était projetée par le Demer, la Geete et la Méhaigne, dans la direction de Huy; plus tard, les états du Brabant et de Liége réclamaient dans le même but un canal partant du confluent du Rupel et se dirigeant, par le Demer et le Jaar, vers Maestricht : les troubles du règne de Philippe II en ajournèrent l'exécution.

La séparation des provinces septentrionales provoqua des mesures vexatoires envers les bâtiments de notre commerce qui voguaient sur la Meuse et le Rhin inférieurs. Cet état de choses fit de nouveau sentir le manque d'une communication libre, par l'intérieur du pays, mettant la navigation du Rhin en rapports avec l'Escaut et le port d'Ostende. L'infante Isabelle-Eugénie fit donc commencer, en 1626, le creusement de la *Fosse Eugénienne*. Ce canal n'avait pas que des destinées commerciales : il devait aussi intercepter les courses des partisans hollandais dans le pays de Juliers et servir de rempart contre les ennemis du Nord. L'exécution en fut confiée à Henri de Berg; ce vaillant officier fit essuyer un rude échec à la cavalerie du prince d'Orange, qui avait fait un mouvement pour inquiéter les travailleurs. Néanmoins, l'ouvrage dut être abandonné définitivement, la paix de Westphalie ayant rendu les Hollandais maîtres des points extrêmes du tracé. Il n'existe plus de ce canal que de rares vestiges, entre Venloo et Rinsberg.

Quand les provinces belges furent réunies aux provinces rhénanes sous la domination française, les commerçants d'Anvers, de Bruxelles et de Maestricht crurent que le moment était venu de réaliser l'ancien projet de jonction au Rhin, qui s'accordait parfaitement avec les vues de l'Empire naissant. Un plan général fut présenté au premier consul, lors de son passage à Bruxelles, en 1803; l'exécution en fut décrétée avant même la fin du mois. Mais, en 1810, la Hollande, qui venait d'être réunie à l'Empire, vint exercer son influence pour l'abandon de l'entreprise; ses agents firent valoir adroitement dans les conseils de Napoléon, que les sommes immenses qu'on devait encore y employer, si nécessaires au maintien et à l'agrandissement de la puissance

Digitized by Google

impériale, n'avaient plus qu'un objet d'une utilité très-secondaire, et bientôt un décret supprima la navigation projetée : les fonds furent retirés, les matériaux vendus sur place.

Sous le gouvernement du roi Guillaume, vers 1828, les états de la province d'Anvers exposèrent que le commerce devait supporter des frais ruineux pour le transport par terre, vers Liége et vers le Rhin supérieur, des marchandises arrivant au port d'Anvers. Ils demandaient, en conséquence, que l'on fît des études pour relier l'Escaut au canal de Bois-le-Duc à Maestricht, lequel, construit depuis deux ans aux frais du trésor, ne pouvait être destiné à favoriser exclusivement les seuls intérêts de Rotterdam et d'Amsterdam. L'administration du waterstaat, ne voyant que l'intérêt des provinces septentrionales, s'opposa à ce projet; elle regardait tout canal qui affranchirait Anvers du passage par les eaux hollandaises, comme devant porter atteinte à un vieux privilége de la Hollande : celui de conserver la clef de toutes les navigations qui débouchent à la mer sur son territoire; mais, il faut le dire à la louange de Guillaume, il se souvint qu'il était roi, non-seulement de la Hollande, mais des Pays-Bas; et, malgré les rapports défavorables du Waterstaat, il ordonna la reprise des opérations sur le terrain. Ces études, confiées malheureusement à un ingénieur dont la santé était altérée, ne conduisirent à aucun résultat : il était réservé au chemin de fer d'accomplir, quelques années plus tard, l'indépendance commerciale si longtemps désirée.

Non seulement Napoléon ne réalisa point la jonction de l'Escaut au Rhin, mais, à l'exception du canal de Mons à Condé, il ne put achever aucune des navigations dont il avait conçu le plan : des intérêts de conquête et de dynastie absorbaient toutes les ressources.

La réunion de la Belgique à la Hollande, en 1814, rendit aux ports de l'Escaut le libre chemin vers le mer, que la politique et la guerre avaient fermé pendant plus d'un siècle et demi; Anvers, si longtemps abaissée, se releva à la hauteur de ses rivales du Zuyderzée.

Guillaume Ier ordonna, dirigea de ses conseils les études du

Digitized by Google

canal de Gand à Terneuse ; l'exécution de cette navigation semi-maritime fut bientôt entreprise et poussée avec rapidité ; mais la ruine de la compagnie concessionnaire devenant imminente, le roi se hâta de faire racheter le canal par l'Etat afin d'en assurer l'achèvement. La canalisation de la Sambre, le canal de Pommerœul à Antoing, celui de Charleroi à Bruxelles et bien d'autres travaux utiles dont l'exécution absorba plus de 50 millions en moins de dix ans, datent de la même époque.

La période hollandaise, courte par le nombre des années, fut grande et pleine par l'importance des travaux exécutés ou préparés. Guillaume Ier aimait à étendre sa haute protection sur tout ce qui pouvait améliorer la position commerciale du pays ; on ne le vit point se complaire à l'érection de monuments de pure architecture ; mais rien ne pouvait l'arrêter dans la conception de grands ouvrages d'utilité publique, par lesquels il voulait identifier la Belgique et la Hollande. La révolution l'arrêta dans l'exécution de ce vaste dessein.

Le traité du 5 novembre 1842 contient une stipulation par laquelle le roi Guillaume renonce à tout recours, à toute prétention du chef des avances considérables qu'il avait faites pour travaux de canalisation en Belgique.

Le gouvernement formé par la volonté populaire en 1830 ne resta pas en-dessous des beaux exemples laissés par les administrations précédentes : le rachat et l'amélioration tant du canal de Charleroi que de la Sambre canalisée ; la création des canaux de l'Espierre, de Bossuyt à Courtrai ; d'Ath à Blaton ; le rachat des péages de l'Escaut ; des améliorations importantes à ce fleuve, à la Lys, au Rupel, à la Meuse et à la Dendre, sont des résultats obtenus sous le règne de Léopold Ier, malgré les sacrifices immenses occasionnés par l'établissement du railway de l'Etat.

Les crédits alloués pour l'amélioration de notre navigation intérieure, de 1835 à 1868 inclusivement, dépassent cent vingt millions ; et de 1830 à 1872, cent quarante un millions ; mais le trésor de l'État a trouvé sa compensation dans le produit des péages. Ainsi, dans la période décennale de 1851-1860, le canal de Charleroy a fourni une recette moyenne nette d'un million

Digitized by Google

200,403 francs. Cette moyenne a été de frs. 502,733 pour la Sambre, de frs. 187,946 pour le canal de Mons à Condé et de frs. 151,184 pour le canal de Pommerœul à Antoing.

Lors de l'établissement du railway national, on eut quelque crainte sur l'avenir des canaux ; mais l'expérience fit reconnaître que ces deux moyens de transport peuvent très-bien coëxister, sauf à maintenir une certaine corrélation dans leurs tarifs respectifs. Dans ce but, une loi du 1er juillet 1865 confère au gouvernement le droit d'abaisser les tarifs des voies navigables, sans devoir attendre, dans chaque cas, l'intervention de la Législature.

La seule province de Hainaut expédie, chaque année, par le canal de Mons à Condé, par la Sambre canalisée, par le canal de Charleroi et ses embranchements, plus de deux millions de tonnes de houille et de coke, tandis que le trafic tout entier du chemin de fer de l'État ne dépasse guère sept millions de tonnes : un seul bateau représente un convoi tout entier.

Ce qui étonne le plus de prime abord, c'est l'excessive lenteur de ces transports par eau. Même sur les voies les mieux administrées, le bateau, péniblement traîné par un cheval, ne parcourt que deux à trois kilomètres par heure. Il met vingt jours pour aller de Mons à Anvers, vingt-cinq jours pour aller à Ostende, six semaines pour aller à Paris, six mois pour aller à Mulhouse : plus de semaines que sur les chemins de fer on ne met d'heures à faire les mêmes parcours.

Le bateau « La jeune Eugénie » parti de Saint-Ghislain, le 29 septembre 1865, avec une cargaison de houille, achetée par le directeur de l'usine à gaz de Bâle, est arrivé à Huninghe, le 10 mars 1866. Nous ne croyons pas nous tromper en disant qu'il faut moins de temps à un bon voilier pour aller d'Angleterre en Australie.

Ces lenteurs sont explicables : sur les chemins de fer, le même wagon peut aller de n'importe quelle provenance à n'importe quelle destination, sans transbordement et sans allégement, parce qu'on a eu soin d'adopter pour chacun d'eux les mêmes dimensions ; on a porté cette préoccupation au-delà même de nos frontières ; dans toute l'Europe continentale, il n'y a, en quelque

Digitized by Google

sorte, qu'un réseau de voies ferrées : le réseau espagnol et le réseau russe ont seuls des dimensions différentes. Dans la construction des canaux, on n'a pas apporté la même prévoyance : les dimensions des écluses ne sont pas les mêmes partout, de sorte que des bateaux ne peuvent passer à certaines d'entre elles, ce qui nécessite des transbordements. Ainsi, l'Escaut a des écluses de 45^{m}50 de longueur sur 5^{m}20 de largeur ; la Meuse, de 50^{m} de longueur sur 7^{m} de largeur ; le canal de Charleroi et ses embranchements, de 21^{m}20 de longueur sur 2^{m}70 de largeur. Il y a plus, toutes les sections d'un même réseau ne sont pas homogènes : ainsi, on a construit le canal de Bossuyt à Courtrai, joignant l'Escaut à la Lys, avec des écluses de 43^{m}70 seulement.

Les expéditions du Hainaut, vers l'Est français, par exemple, se font en empruntant les eaux de la ligne navigable de Belgique vers Paris, puis les eaux du canal de la Marne au Rhin. Ces deux lignes, administrées par des chefs différents, sont soumises à un régime distinct : le chômage y est fixé d'une part en juillet et août ; d'autre part, en décembre et janvier. Il suit de là que les bateliers qui vont dans cette direction ont à subir, par an, deux chômages de plusieurs mois.

On a essayé de remorquer les bateaux à l'aide de machine à vapeur. Une chaîne en fer, noyée dans le lit du fleuve, sert de point d'appui au bateau remorqueur ; la machine fait mouvoir un treuil sur lequel la chaîne fait un tour, s'enroulant d'un côté et se déroulant de l'autre : le remorqueur s'avance ainsi, tirant après lui un certain nombre de bateaux, jusqu'à l'extrémité de la chaîne fixée au fond du lit au moyen d'une ancre. C'est ce qu'on appelle le *touage sur chaîne noyée*.

Des arrêtés royaux du 29 septembre 1869 avaient concédé au sieur Bouquié-Lefebvre, à Bruxelles, deux services de toueurs à exploiter sur la Sambre canalisée et sur le canal de Mons à Condé. Il fut reconnu que cette exploitation serait onéreuse, sans utilité réelle pour la navigation, et le sieur Bouquié obtint la résiliation de son contrat, quatre ans après.

Digitized by Google

Des ponts et passages d'eau.

Longtemps on ne connut que des ponts de bois. On en fit de pierres, chez les Grecs d'abord, les Romains ensuite. Escaupont (pons Scaldis) indique suffisamment la présence d'un pont romain ; mais la Belgique actuelle ne possède plus aucun vestige d'ouvrage de l'espèce remontant à cette époque. Il paraît que ces sortes de constructions étaient accompagnées de cérémonies du culte. De même, au moyen âge, les legs pour la construction et la réparation de ponts étaient estimés par les jurisconsultes, de la nature de ceux faits *ad pias causas*.

La légende rapporte qu'un Gaulois, nommé Julien, vivait au IVe siècle. Un jour, étant à la chasse, il poursuivit un cerf, qui se retourna tout-à-coup vers lui, et une voix lui cria : *Julien, Julien, arrête ! tu tueras ton père et ta mère !* Cette prédiction sinistre jette une telle épouvante dans l'âme du jeune homme qu'il se hâte de fuir en Germanie. Ses mérites personnels lui concilièrent la bienveillance de quelque haut personnage, qui lui fit obtenir une charge à la cour. Plus tard, il se maria, et il était très-attaché à son épouse. Cependant ses parents, inquiets de sa disparition subite, s'étaient mis à sa recherche ; à la suite de courses longues et périlleuses, ils parvinrent à découvrir sa retraite. En l'absence de Julien, encore à la chasse, sa chère épouse fait le meilleur accueil aux deux étrangers et leur cède même le lit conjugal. Cette pieuse femme, heureuse d'avoir accompli le devoir de l'hospitalité, se dirige ensuite vers la chapelle voisine pour y faire sa prière du soir.

Dans l'intervalle, Julien rentre chez lui ; trouvant le lit occupé par deux personnes, il se croit trompé ; il cède à la violence de son caractère, saisit son coutelas, et en perce ses malheureux parents, qui dormaient en paix.

A peine le crime est-il consommé que l'épouse arrive. Julien, étonné de cette apparition, est bientôt instruit de l'affreuse

Digitized by Google

vérité. Voulant alors expier son crime par la pénitence, il distribue presque tous ses biens aux pauvres et vient avec sa compagne sur les bords de l'Aube, à Plancis, où cette rivière était fort dangereuse. Julien y passa de longues années à transporter les voyageurs d'une rive à l'autre.

Vers la fin de sa vie, il accueillit un lépreux, à qui furent prodigués les soins les plus tendres. Le lendemain matin, ce malheureux avait disparu ; mais dans la chambre se trouvaient un crucifix et un écrit informant Julien que sa pénitence était accomplie.

Saint Julien, le pauvre, trouva de nombreux imitateurs. Les voyageurs étant fréquemment rançonnés, dévalisés aux passages des rivières, certains religieux se constituant leurs protecteurs, établirent des refuges dits *de Saint-Julien*, près des endroits les plus périlleux ; ils y offraient le foyer et la nourriture et passaient les voyageurs sur des barques, tenant lieu de ponts, que l'ignorance ou la misère des temps ne permettait guère de construire. Ces refuges finirent par devenir des hôtelleries, puis des hospices [1].

Au XIII^e^ siècle, Arnoul de Maldeghem, chanoine de Tournay, lègue cent escalins au transport ou passage d'eau de *Caetsant*, et quarante au passage d'eau d'Oostende-Wulpen, pour soutenir l'œuvre humanitaire qui facilitait aux voyageurs pauvres le passage d'une île à l'autre [2].

Il existe encore à Espain (hameau de Bléharies, près de Tournai) une très ancienne chapelle qui faisait autrefois partie d'un hospice de Saint-Julien. Au-dessus de l'autel se voit une barque suspendue, qui rappelle la spécialité de secours qu'on y recevait.

Nous avons trouvé qu'en 1300, le passeur d'eau touchait deux

[1] L'hospice de Saint-Julien, à Mons, recevait primitivement tous les étrangers passagers pour deux ou trois nuits (Voir *Belgique communale*, 1847, p. 367.)

[2] Notice de l'abbé Carton. (*Annales de la Société d'Émulation de Bruges*, t. 7.)

Digitized by Google

sols, chaque fois qu'il recevait le roi Charles V, pour traverser la Seine, à Paris.

Une loi du 6 frimaire an VII a réuni tout ce qui ce qui concerne ce service dans les mains de l'Etat : il est procédé à l'adjudication des droits de bacs, bateaux, passe-cheval établis sur les fleuves, canaux et rivières navigables, suivant les formes prescrites pour la location des domaines nationaux; les fermiers sont tenus de payer à la fin du bail la moins value de tout le matériel mis à leur disposition [1].

Les passages d'eau étaient fort nombreux autrefois. En 1839, il y en avait encore 19 sur l'Escaut, en Hainaut seulement; mais ils ne rapportaient plus qu'un fermage insignifiant : la plupart ont été remplacés par des ponts. Les bacs et bateaux de passage rapportent actuellement en Belgique 43 à 44,000 francs, non compris la recette du service des bateaux entre Anvers et la Tête-de-Flandres, laquelle recette s'élève à une quarantaine de mille francs.

Au XI[e] siècle, une corporation s'imposa le devoir de construire des ponts dans l'intérêt de l'humanité. Les hospitaliers, ou frères pontifes (*pontificare*, bâtir un pont) organisaient dans ce but des quêtes, encouragées par les évêques. Parfois, l'église imposait la fondation d'un pont, ou y contribuait de ses propres deniers.

La corporation des frères pontifes s'étendit beaucoup en France, en Allemagne, etc., et rendit de grands services pendant plusieurs siècles. On cite, comme un de leurs plus beaux ouvrages, le fameux pont d'Avignon, qui enjambe le Rhône, et dont il reste encore des débris remarquables [2].

[1] La perception des droits est règlée par un arrêté du 8 floréal an XII. Ce service est placé sous la surveillance de l'administration des ponts et chaussées et de la députation permanente du conseil provincial (arr. du gouvernement prov. du 16 novembre 1830. Il peut être établi des passages d'eau par voie de concession, en conformité de l'arrêté royal du 29 novembre 1836 et de la loi du 10 mai 1862.

[2] Voir l'intéressante description qui se trouve dans le *Dictionnaire de l'architecture*, de Viollet-Leduc.

Digitized by Google

La construction primitive du pont des *Arches*, à Liége, date de l'an 1036 ; le pont de Sambre, à Dinant, de l'an 1080 ; le pont *des Trous* et le pont *des Moulins*, à Tournai, de 1277 et de 1297 respectivement [1].

En cette dernière ville, de nombreuses habitations s'étaient élevées sur la rive droite de l'Escaut, comme précédemment sur la rive gauche; elles avaient même été entourées d'une enceinte fortifiée. Le pont des Trous et le pont des Moulins furent établis pour réunir les deux parties de la ville, dont ils défendaient en même temps l'entrée, en aval et en amont. Le premier, porté sur trois grandes voûtes ogivales, est encore surmonté d'une galerie de défense percée d'ouvertures et flanquée d'une tour de chaque côté.

Avant le XIVe siècle, Paris n'avait encore que deux ponts, fréquemment emportés dans les fortes crues d'eau et les débacles de glaces. Une reconstruction du pont de Notre-Dame remonte à l'an 1421. Voici ce que porte un ancien recueil :

26 octobre 1499. — « Le dict jour vendredy, à neuf heures « du matin, fondit le pont Notre-Dame, lequel appartenait à la « ville, estoit fondé et porté sur pieux de bois et auquel y avoit « 65 maisons. Et parce que la ruine a été préveue, il n'y a eu « que quatre ou cinq personnes qui ne sont pu sauver, et la « pluspart des biens des habitants dudict pont ont esté hors « transportez. »

Le 7 novembre suivant, « en l'assemblée faite en la salle « verde, au palais de Paris, fut résolue la réfection dudict pont « en pierre de taille, et qu'on fera venir d'Orléans, Tours et « aultres bonnes villes, les meilleurs ouvriers qu'on pourra, « pour etc. »

Louis XIV, qui tenait beaucoup à améliorer la forteresse de Charleroi, y fit construire, en 1670, le pont de Sambre, dépendant aujourd'hui de la route de Mons à Philippeville. Il y avait du

[1] *Bulletin de la Société historique et littéraire de Tournai*, t. 1er, p. 118 et suiv.

Digitized by Google

côté de la ville une tête de pont où l'on monta la garde pendant très longtemps. En 1821, l'ouvrage était tellement délabré qu'on défendit d'y passer avec des chariots pesant plus de 5,000 livres. Il fut reconstruit en 1826, par la ville, en vertu d'un octroi autorisant la perception d'un péage, lequel a remboursé plusieurs fois la dépense.

La rivalité des seigneurs féodaux, dont les domaines étaient souvent limités par des rivières, et plus tard l'esprit égoïste de clocher mirent obstacle à la multiplicité des ponts : on préférait s'isoler. Pour se garantir des incursions, on construisait souvent, à l'extrémité des ponts, un châtelet avec pont-levis.

Le prince de Ligne, seigneur d'Antoing, possédait en cette ville, sur l'Escaut, un ponton avec droits de passage. Rebuté par les inconvénients et les dangers, surtout pour les chevaux, de ce mode de transport, il demande en 1752 l'autorisation de le remplacer par un pont de bois. Ayant égard à l'opposition de Tournai, l'impératrice refuse. Le prince se résigne pendant quelques années, puis revient à la charge, mais sans succès. Plus de sept années se passent en sollicitations nouvelles, en instances inutiles. Enfin, prenant une détermination extrême, il procède clandestinement aux préparatifs et jette le pont dans la nuit du 9 au 10 décembre 1770. La rivalité tournaisienne est aussitôt mise en éveil : menaces de procès de la part du magistrat, poursuites ordonnées par l'impératrice. Accablé de récriminations, le prince en appelle au conseil souverain, alléguant qu'entre son droit de passage et l'établissement d'un pont il n'y a qu'une différence de forme. Mais les opposants n'en jugeaient pas ainsi : tout le commerce se ferait par Antoing et non plus par Tournai; le bourg d'Antoing une fois devenu l'entrepôt de toutes sortes de marchandises, Tournai était perdu à toujours. On verrait tous les marchands, ouvriers et artisans quitter cette ville pour s'établir chez sa concurrente; Tournai se verrait bientôt dépeuplée, déserte, ruinée, au point de ne pouvoir plus payer à S. M. ni subsides, ni aides, etc., etc. Le prince de Ligne dut fléchir.

On attribue aux Anglais la construction des premiers ponts en

Digitized by Google

fer. Le capitaine Brown était à rechercher un moyen de traverser à peu de frais la Tweed, près de son habitation, quand il aperçut dans son jardin, en s'y promenant par une matinée d'automne, une toile d'araignée couverte de rosée, suspendue en travers du chemin. L'idée lui vint qu'on pourrait, de la même manière, construire un pont en fils ou chaînes de fer; de là l'invention du pont suspendu.

Un ingénieur belge, Simons, que nous aurons plusieurs fois l'occasion de citer, ne tarda pas à appliquer ce système nouveau : le pont suspendu *du Vermontois*, à Péruwelz, est un des premiers qui aient été construits, sur le continent, lors de l'ouverture du canal de Pommerœul à Antoing [1].

Le pont suspendu le plus étonnant de l'Europe est celui de Fribourg, en Suisse : il a 246 mètres de longueur et 62 mètres d'élévation.

Nous ne parlerons pas du pont du Niagara, ni d'autres aux dimensions colossales qu'on rencontre en Amérique. Les arches de 100 mètres d'ouverture, les travées suspendues sur une longueur de 500 mètres, les caissons de seize ares de superficie qu'on descend sous l'eau, à 30 mètres de profondeur, tout cela y est tombé dans la pratique courante.

Chemins de Fer.

Un véhicule pesamment chargé est-il mis en mouvement? Le sillon creusé par les roues est d'autant plus profond que le sol présente moins de dureté, l'effort de la bête de trait est d'autant plus considérable que les roues s'avancent plus avant dans le sol. Pour conserver les chemins, pour diminuer le tirage, l'homme a donc été conduit à couvrir de matériaux résistants la place qui était labourée par les jantes des roues. Les armatures de bois,

[1] Il a été remplacé depuis par un pont fixe.

Digitized by Google

les empierrements, les pavages ont été les premiers moyens employés.

Enfin, l'exploitation des mines vint donner naissance aux chemins de fer, comme elle avait déjà suggéré l'invention de la machine à vapeur. Il s'agissait, non plus de tirer économiquemen l'eau des souterrains où s'enfonçaient les mineurs, mais de transporter à bas prix le charbon, matière lourde, encombrante et de peu de valeur.

Depuis des siècles, on se servait en Allemagne, dans les mines du Harz, de chemins à bandes de bois qui facilitaient singulièrement le passage des chariots. Il est à présumer que les ouvriers allemands ont introduit ce système en Angleterre, lorsque la reine Élisabeth les y appela pour exploiter les mines de Newcastle. C'est là du moins qu'en 1676 on constate, d'une façon certaine, l'emploi dans les houillères anglaises des premiers rails de bois. Plus tard, voyant ces bandes de bois s'user rapidement, on imagina de les remplacer par des bandes en fonte, à ornière creuse. Les inconvénients de ces ornières, qui se remplissaient facilement de boue, furent bientôt reconnus, et l'on employa des rails saillants en fer : les roues reçurent un bourrelet extérieur pour les empêcher de dévier.

Un cheval traîne pendant une journée de dix heures de travail : 1° Sur une chaussée empierrée 1,000 kilos environ; 2° sur un chemin de fer 10,000 kilos. On peut maintenir une voiture, sans caler les roues, sur une chaussée empierrée ayant une inclinaison de 5 à 6 centimètres par mètre; mais il faut serrer le frein pour arrêter un convoi de chemin de fer sur une pente de 5 à 6 millimètres; sans quoi le train se mettrait en mouvemeut, par l'effet seul de la gravité. Il en résulte que l'effort de traction pour vaincre le frottement ou l'adhérence des roues est environ dix fois moins grand sur un chemin de fer que sur une route.

Le nouveau procédé fut introduit de bonne heure dans les houillères belges, dans la fonderie de canons, à Liége (1804), dans les ateliers de Seraing (1819). M. Degorge-Legrand entre-

Digitized by Google

prit, en 1829, un chemin de fer pour le service extérieur de sa houillère de Hornu. Une chaussée pavée conduisait la houille des puits d'extraction au canal de Mons à Condé ; 160 chevaux étaient employés à ce transport ; sur le chemin de fer, il n'en fallut plus que 24.

L'entreprise de M. Degorge, qui devait réaliser une si grande économie de main-d'œuvre, excita les inquiétudes des ouvriers : plusieurs milliers d'entre eux essayèrent de profiter du moment de trouble qui accompagna notre révolution, pour détruire l'ouvrage, que M. Degorge, aidé de ses amis, se vit obligé de défendre à coups de fusil.

Les chemins de fer du Haut et du Bas-Flénu furent concédés, le 4 septembre 1833, à M. A. Vifquain, auteur du projet. Cette fois, la classe ouvrière se borna à saluer le convoi d'inauguration par des huées.

Avant l'établissement de ces voies ferrées, les voitures de charbon se dirigeaient vers le rivage, par la rue *de l'homme de fer*[1], à Jemappes, avec une telle continuité, que certain habitant de cette rue ne pouvait sortir avec son équipage que le dimanche ; les files de chariots attelés de trois chevaux de front rendaient les croisements trop dangereux.

L'introduction des voies en fer tire par dessus tout son importance de ce qu'elle a permis de remplacer les moteurs animés par des moteurs à vapeur, le cheval par la locomotive.

Trewithick construisit en 1804, pour les mines du pays de Galles, une locomotive dont la roue à engrenages se déroulait sur un rail à crémaillière, moteur incommode qui avançait moins vite qu'une charrette tirée par des chevaux.

L'invention n'avait guère progressé quand, en 1829, un concours solennel de locomotives fut ouvert sur le chemin de Liverpool à Manchester. Ce fut là que G. Stephenson[2], préoccupé

[1] Actuellement rue de Ghlin.

[2] D'abord simple ouvrier houilleur, il parvint, par son travail, à se faire une immense fortune qu'il laissa à son fils (1848). Celui-ci, qui l'avait secondé si glorieusement, n'en travailla pas moins toute sa vie. Mettant en

Digitized by Google

depuis quinze ans de la solution du problème, lança sa fameuse *Fusée*, locomotive qui remporta le prix et qui rendit de longs services : elle a reçu de glorieuses invalides, sinon dans le musée de South-Kinsington, comme la machine de Trewithick, au moins dans la gare de Stockton.

Il est juste de dire que Stephenson dut sa victoire à l'emploi de la chaudière tubulaire qu'un Français, Marc Seguin, avait inventée et venait d'essayer sur le chemin de fer de Saint-Etienne à Roanne ; mais à cette invention, qui augmentait dans une si forte proportion la surface échauffante de la chaudière, Stephenson ajouta le jet de vapeur dans la cheminée, et, par cet ingénieux artifice, raviva le tirage que gênait l'invention du constructeur français. Les deux découvertes se complétèrent ainsi l'une par l'autre.

Stephenson se fit entrepreneur de chemins de fer, et devint chef d'un des établissements les plus vastes d'Angleterre, pour la construction des machines et la fabrication des rails. Ainsi s'accomplit une véritable révolution, qu'on pourrait comparer à celle qui substitua l'imprimerie à l'art des copistes.

Le railway belge est sorti du même berceau que l'indépendance du pays et sa dynastie nationale.

Après la révolution de 1830, le nouveau royaume se vit, sous le rapport commercial, dans une condition des plus difficiles. Privé de son issue naturelle vers la mer par l'Escaut, privé aussi de tout accès rapide et économique du côté de l'Allemagne, Anvers et tout le pays étaient comme acculés dans une impasse. Dès le 16 décembre 1830, le chef du comité de l'intérieur, M. Tielemans, demande à M. Teichmann, inspecteur général des ponts et chaussées, un rapport sur la possibilité d'ouvrir un canal de la Meuse à l'Escaut, et en même temps lui recommande

pratique le dicton anglais : *le temps, c'est de l'argent*, il ne voulait perdre une seule journée. A Londres, il avait l'habitude de vivre et de travailler dans un bateau à vapeur qu'il s'était construit sur la Tamise, pour éloigner les importuns qui demandaient à voir le grand homme, souvent par simple curiosité.

Digitized by Google

l'examen des avantages d'un chemin de fer entre Anvers et Maestricht. Ce fonctionnaire propose, le lendemain même, de se servir de la navigation déjà ouverte par l'Escaut, le Rupel, le canal de Louvain, jusqu'à Campenhout, de la continuer à travers la vallée du Demer et d'achever la communication au moyen d'une voie ferrée.

Après avoir rappelé ce qu'à d'autres époques on avait fait ou tenté dans une direction à peu près semblable [1], l'inspecteur général ajoutait :

« Lorsque la réunion de la Belgique et de la Hollande eut mis « entre des mains hollandaises la direction supérieure des tra- « vaux d'une utilité générale, on se hâta de dénaturer l'objet des « ouvrages exécutés. L'alimentation de la section entre la Meuse « et l'Escaut devait avoir lieu au moyen des eaux de la Meuse « prises à Smeermaes, en aval de Maestricht, et conduites par « une rigole jusqu'à Loozen ; on dirigea cette rigole, non sur « Anvers, mais vers Bois-le-Duc ; ainsi l'on ouvrit un canal la- « téral à la Meuse et l'on évita la réunion de la Meuse à l'Escaut, « réunion préjudiciable aux intérêts de la Hollande. Cependant, « le commerce de la ville et la généralité des habitants de la « province d'Anvers, demandèrent et obtinrent du gouver- « nement, en 1829, l'autorisation de faire parachever le projet « de réunion de l'Escaut avec le canal déjà ouvert entre Maes- « tricht et Bois-le-Duc, qui avait pris le nom de *Zuid-Willems-* « *Vaard*. Je doute fort que l'ancien gouvernement, malgré son « apparente condescendance pour les rédacteurs du projet, eût « jamais consenti à l'ouverture de ce canal réunissant Anvers et « Maestricht ; les intérêts hollandais devaient trop en souffrir. »

Cette manière de voir, fort répandue, explique l'explosion de l'opinion en faveur de l'ancien projet, explosion que ne put comprimer la situation d'Anvers, menacée par les Hollandais.

Dans un nouveau rapport, fait le 26 juillet 1831, à la demande du prince qui tenait depuis cinq jours les rênes de l'Etat, M.

[1] Voir ci-dessus p. 204.

Digitized by Google

Teichmann propose l'exécution d'un chemin de fer se dirigeant d'Anvers vers Cologne. Il désigne MM. Simons et Deridder comme les ingénieurs les plus capables de conduire ce travail à bonne fin. Ainsi, le jour même, en quelque sorte, où Léopold apporte à l'Etat belge une consécration définitive, le projet du chemin de fer national prend une consistance telle, que son exécution est résolue en principe.

Les communications à grande distance, par chemins de fer, étaient encore chose inusitée. On ne pouvait guère citer, en France, que le chemin de fer de Lyon à Saint-Etienne et à la Loire; en Angleterre, que celui de Liverpool à Manchester, livrés à la circulation, le premier par sections, de 1828 à 1833, le second, en septembre 1830; et ayant un développement, celui-ci de 49 kilomètres, celui-là de 76 environ. Une certaine hardiesse était donc nécessaire pour décider l'application de ce moyen de transport sur un parcours de plus de 300 kilomètres, alors surtout que l'avenir se présentait plein d'incertitudes et de dangers; il fallait aussi beaucoup compter sur le bon sens naturel et l'esprit pratique du pays dont le concours financier allait être réclamé.

Un conseil d'ingénieurs invité à s'occuper de l'examen du projet, toute autre affaire cessante, envoie son rapport le 11 février 1832. Aussitôt se réunit le conseil des ministres, sous la présidence du roi, et le 15, c'est-à-dire quatre jours après, l'inspecteur général est informé de la résolution. Le 21 mars, paraît l'arrêté royal ordonnant la mise en adjudication publique de la concession à perpétuité du railway d'Anvers à Liége, comme première section de celui d'Anvers à Cologne.

Mais, d'une part, la Chambre des représentants revendique son droit d'examen; de l'autre, il se produit des réclamations de localités intéressées.

Les études faites sous le ministre De Theux furent bientôt reprises par son successeur, M. Charles Rogier : il demande le rapport des ingénieurs envoyés en Angleterre pour étudier tout ce

Digitized by Google

que l'expérience avait appris ; un nouveau conseil d'ingénieurs [1] émet l'avis que l'établissement de la voie devait être effectué au compte de l'Etat, et que la direction par Malines, Louvain, Liége et Verviers, était la plus convenable.

Le 21 septembre 1833, paraît un mémoire riche de renseignements, dans lequel MM. Simons et Deridder exposent, de la manière la plus complète, les vues de l'administration ; ce mémoire reçoit trois éditions successives.

La discussion à la Chambre dura du 11 au 28 mars 1834 ; trente-cinq orateurs, sur 102 membres, y participèrent. MM. Simons et Deridder, qui avaient pris dans les études une part si intelligente et si active, étaient chargés de défendre le projet de loi, comme commissaires du gouvernemeut.

« On a reproché au ministère, dit M. Rogier, de faire de ce « chemin une affaire d'amour-propre ; le ministère est assez franc « pour dire que l'idée première n'est pas de lui ; mais il est trop « franc aussi pour ne pas avouer qu'il tient à honneur d'attacher « son nom à une telle entreprise. »

La loi, promulguée le 1er mai 1834, porte à l'article 1er : « Il sera établi dans le royaume un chemin de fer, ayant pour « point central Malines, et se dirigeant à l'est vers la fron- « tière de Prusse par Louvain, Liége et Verviers ; au nord sur « Anvers ; à l'ouest sur Ostende, par Termonde, Gand et Bruges ; « au midi sur Bruxelles et les frontières de France, en passant « par le Hainaut. »

Par cet acte de résolution, dont les nations voisines furent frappées, la Belgique assurait irrévocablement son indépendance commerciale. La liberté de l'Escaut cessait d'être une question d'existence pour le pays, qui prenait un port à Cologne sur le Rhin.

L'ouverture du canal d'Anvers vers l'Allemagne, commencé

[1] Composé de MM. Teichman, inspecteur général, Vifquain, inspecteur, Demoor, Noel, Urbain, Roget, ingénieurs en chef ; Simons et Deridder, ingénieurs ordinaires.

Digitized by Google

vers 1627, avait failli rallumer la guerre assoupie entre la Belgique et la Hollande ; c'est les armes à la main, que les Hollandais vinrent s'opposer à la continuation des travaux. Deux siècles plus tard, alors que la situation est à peu près identique, le nouveau projet belge n'est plus entravé que par leurs écrits. Les négociants d'Amsterdam et de Rotterdam mettent en avant la pensée d'un chemin de fer rival, qui suivrait le Rhin depuis son embouchure jusqu'à Cologne ; ils font répandre partout des mémoires pour donner de la consistance à ce projet, dans le but de décourager la concurrence qui allait s'établir contre eux.

Autrefois, Bruges, Gand, Anvers, etc., la Flandre et le Brabant avaient été en guerre pour s'interdire les moyens de communiquer à la mer : des siècles se sont passés dans ces débats préjudiciables à la nation. L'esprit public, aujourd'hui mieux éclairé, ne se traduisit plus par aucun excès : toutes les craintes trouvèrent des organes au sein des Chambres et finirent par se dissiper, ou par recevoir satisfaction.

Au mois de juillet suivant, eut lieu une première adjudication de 5,600 tonnes de rails et accessoires. Deux soumissionnaires se partagèrent la fourniture : MM. François-Isidore Dupont, industriel à Fayt-lez-Seneffe [1], et John Cockerill, propriétaire des magnifiques ateliers de Seraing [2]. Nos deux maîtres de forges enlevèrent à l'Angleterre le monopole de cette fabrication, laquelle a pris tant d'importance dans notre pays.

[1] Concessionnaire des routes de Gerpinnes à Châtelet et d'Anderlues à Bascoup. Nous avons donné sa biographie dans une *Notice historique sur Fayt-lez-Seneffe*, insérée aux Annales du Cercle archéologique de Mons, t. XI, 1873. (Note ajoutée pendant l'impression.)

[2] Les ateliers de Seraing ont construit jusqu'à ce jour environ 900 machines locomotives. Deux statues ont été érigées successivement à feu John Cockerill : l'une en 1871, à Seraing même ; l'autre en 1872, à Ixelles (place du Luxembourg). Les deux statuaires se sont inspirés de la même pensée : l'union allégorique du capital et du travail. Pendant la cérémonie d'inauguration qui a eu lieu à Ixelles, avec une grande solemnité, les ouvriers de Seraing sont venues déposer sur le socle une immense couronne d'immortelles.

Digitized by Google

Le ministre Rogier fut puissamment secondé par l'infatigable ardeur des ingénieurs Simons[1] et Deridder, à qui l'arrêté royal du 31 juillet 1834 confia la direction des travaux.

La première section, de Bruxelles à Malines, fut solennellement inaugurée le 5 mai 1835.

Jusqu'au 31 décembre, il y eut, non pas seulement 50 à 60,000 voyageurs, comme on l'avait prévu, mais 421,000, qui produisirent une recette de fr. 268,997. Ceux qui avaient craint d'ouvrir au pays une source de dépenses purent dès lors espérer, au contraire, un soulagement pour les contribuables.

Le 1er mai 1836, la section de Malines à Anvers était terminée.

A la fin de 1836, 872,000 voyageurs avaient circulé sur les deux sections réunies, la recette se montait à fr. 825,000.

Pendant le cours de 1837, le chemin de fer s'étendit successivement : à l'ouest, jusqu'à Termonde et Gand; à l'est, jusqu'à Louvain et Tirlemont. La longueur totale, au bout de 2 ans et demi, était déjà de 145 kilomètres.

En 1838, la ligne de l'est fut prolongée jusqu'à Ans, et, peu de mois après, on pouvait, à l'ouest, gagner Ostende et Bruges.

En 1839, les sections de Gand à Deynze et à Courtrai, celle de Landen à Saint-Trond, vinrent augmenter la longueur du réseau.

Au mois de mai 1840, fut ouverte la première partie du chemin de fer qui devait conduire à la frontière de France.

Comme si chaque année devait nous apporter son contingent, l'inauguration de la section de Tubise à Soignies, puis de Soignies à Mons, signala l'année 1841.

Enfin, les sections d'Ans à Liége, celles de Mons à Quiévrain, de Courtrai à Mouscron et Tournai, ont été inaugurées en 1842.

Des compagnies privées, encouragées par le gouvernement, se mirent ensuite à l'œuvre pour réunir aux grandes artères les principales villes du pays.

L'ingénieur Alphonse Belpaire[2] a fait paraître, en 1846, des

[1] Voir sa biographie dans les Annales des travaux publics, t. 2.

[2] Décédé en 1854. — Voir sa biographie dans les *Annales des travaux publics*, t. 13, p. 291.

Digitized by Google

cartes comparatives du mouvement des transports, en 1834 et en 1844, c'est-à-dire avant l'existence et après l'achèvement du réseau principal ; il a prouvé, non seulement que le mouvement général avait gagné un immense accroissement, mais que le mouvement particulier de la navigation avait doublé entre les deux époques. Puis, interrogeant l'histoire, il montra combien le progrès social est lié à la facilité des communications, et prouva que tous les éléments de prospérité sont désormais fixés dans notre heureuse patrie.

La Belgique n'a pas moins de 3,725 kilomètres de chemins de fer, auxquels elle a consacré un milliard, 245 millions de francs[1]. En 1872, par exemple, les divers trains ont transporté 23,197,623 voyageurs, sur les lignes appartenant à l'Etat seulement.

La France a, pour chaque habitant,

une longueur linéaire de. . . .	0m41c	de chemin de fer.
Les Etats divers de l'Allemagne . .	0m46	—
La Belgique.	0m49	—
La Suisse	0m53	—
L'Angleterre et l'Irlande	0m75	—

Si nous faisons la comparaison par rapport à la superficie des territoires respectifs, nous obtenons les chiffres suivants :

La France a, par hectare	0m29c	de chemin de fer.
La Suisse	0m32	—
Les Etats divers d'Allemagne . .	0m36	—
L'Angleterre.	0m71	—
La Belgique.	0m81[2]	—

Eu égard à la superficie de son territoire, la Belgique est donc le pays d'Europe qui possède la plus grande étendue de voies ferrées : elles coupent nos frontières de terre en 25 endroits différents. Chaque province, chaque arrondissement, presque chaque canton

[1] *Moniteur belge* du 1er juin 1870, p. 2023.
[2] *Moniteur belge* du 14 avril 1869.

Digitized by Google

possède des lignes, dont l'ensemble fait de la Belgique comme une grande ville en communication sur tous les points avec le dehors.

Le Hainaut renferme 108 stations; ses trois bassins houillers ont expédié, par les chemins de fer de l'Etat, quatre millions 397,546 tonnes de charbon, pendant l'année 1872 [1].

A cause de la lenteur des communications par eau, les usines ne pouvaient se fournir de matières premières au fur et à mesure des besoins. Elles étaient obligées d'avoir des approvissionnements considérables. De là, une immobilisation de capital improductif et l'obligation de posséder de vastes emplacements. Désormais, le commerce est affranchi de toutes ces pertes d'intérêts.

En effet, les locomotives que nous possédons aujourd'hui peuvent soutenir régulièrement et indéfiniment la plus grande vitesse des chevaux de course, et parcourir, avec charge ordinaire, 60 à 80 kilomètres à l'heure, temps d'arrêt aux stations compris.

On a calculé qu'un soldat marchant nuit et jour au pas de route, c'est-à-dire faisant cent pas par minute et quatre kilomètres par heure, emploierait, pour faire le tour de la terre, un an et 63 jours. En chemin de fer, il n'emploierait que 35 à 40 jours [2].

L'extrême facilité des voyages a produit dans le monde des affaires une immense révolution, en simplifiant les rapports, en diminuant le nombre des intermédiaires, et, par suite, les frais que leur rémunération ajoutait au prix de toute chose. Ci-devant, l'industriel, retenu dans ses ateliers, le négociant, nécessaire à son comptoir, déléguaient à regret, mais déléguaient forcément à des agents salariés le soin d'approvisionner, d'acquérir et de vendre; le grand propriétaire fixé à la ville ne faisait sur ses terres que de rares apparitions et s'en remettait complètement à l'intelligence et au bon vouloir de son régisseur; le fermier éleveur

[1] Rapport de la chambre de commerce de Mons, pour 1872.
[2] *Moniteur Belge* du 17 novembre 1869.

Digitized by Google

était exploité par des brocanteurs qui prélevaient le plus clair des profits. Aujourd'hui, l'industriel achète sur place, le commerçant va directement en fabrique, l'œil du maître peut s'étendre sur tout et pourvoir à tout, et, comme l'a dit Horace, l'œil du maître vaut cent yeux.

L'ouvrier qui n'a pas la ressource des livres et des écoles spéciales, apprend en voyant faire les plus habiles et en s'essayant sous leurs ordres. Le vieil usage du tour de France n'avait pas d'autre but. Dans les pays pourvus de chemin de fer, le *tour de France* devient souvent inutile. Les ingénieurs, les architectes, les ouvriers de talent, jadis confinés dans les chefs-lieux, sont mandés sur tous les points, où ils portent les fruits de leur expérience et le secret de leur habilité. C'est ainsi que nous voyons pénétrer partout le goût du bon et du beau, et que les artisans trouvent à leur portée les avis et les modèles qu'ils devaient naguère aller chercher au prix de grands sacrifices.

Nous entendons journellement répéter que, dans telle ou telle localité, où l'on vivait pour rien, le passage d'un chemin de fer a tout renchéri ; qu'est-ce à dire ? sinon que le fermier y vend plus cher ses grains, le propriétaire ses bois, l'éleveur ses bestiaux ; que l'ouvrier y trouve un emploi plus productif de ses bras : en un mot, que le cercle d'activité s'est élargi et que le niveau de la richesse s'est élevé au profit de tous les travailleurs.

Télégraphes électriques.

Le télégraphe est devenu un accessoire indispensable au service d'exploitation des chemins de fer, pour transmettre des ordres promptement, assurer une bonne police, prévenir les accidents, etc. Ce que la locomotive est à la matière, le télégraphe l'est à la pensée. Bien plus, la pensée se transmet, sans intermédiaire, même à travers les océans : on reçoit à Paris, en huit heures

Digitized by Google

environ, une dépêche venant de Nagasaki (Japon), à près de 4,000 lieues de distance [1].

Lorsque Franklin découvrit l'identité de la foudre et de l'électricité, on se moqua de sa découverte, et l'on demanda à quoi cela pouvait servir. Franklin répliqua aux railleurs : « A quoi peut servir un enfant? A devenir un homme apparemment! » Qui se serait jamais douté, lorsque Galvani découvrit qu'une patte de grenouille se contractait au contact de lames de métaux dissemblables introduites entre un muscle et un nerf, qu'un fait si insignifiant en apparence conduisît jamais à des résultats importants? Il y avait là, cependant, le germe du télégraphe électrique, l'une des inventions les plus utiles et les plus merveilleuses, et dont les fils, avant qu'il soit longtemps, entoureront de leur réseau le globe tout entier.

En 1832, l'allemand Schilling essaya ce nouveau mode de communication, à Saint-Pétersbourg, mais en petit. Un anglais, Weatstone, fit les premières expériences en grand, dont les résultats ont été publiés, dans les *Transactions philosophiques* (1834). Le télégraphe fut établi d'abord sur une distance de 2 $^1/_2$ kilomètres, dans la direction du chemin de fer de Londres à Birmingham; puis sur le chemin de fer de Londres à Blackwall (1840), et sur le plan incliné d'Aix-la-Chapelle (1841). Des appareils fonctionnèrent à Berlin en 1842 et se répandirent bientôt jusqu'en Amérique.

Lors d'un voyage à Bruxelles, Weatstone avait fait connaître le fruit de ses recherches à M. Quetelet, directeur de l'Observatoire, qui lut à ce sujet devant l'Académie une note pleine d'intérêt (10 février 1838). En 1846, un essai fut tenté en Belgique, par une compagnie, sur la ligne de Bruxelles à Anvers. On resta stationnaire jusqu'à ce qu'une loi du 4 juin 1850 autorisât le gouvernement à établir le nouveau service sur tous les chemins de fer de l'Etat.

[1] *Moniteur belge* du 6 décembre 1873.

Digitized by Google

Le télégraphe sous-marin reliant l'Angleterre à la France par Douvres et Calais fut mis en activité le 29 septembre 1851. D'autres lignes sous-marines ne tardèrent pas à s'établir.

En Belgique, l'année 1872 a donné deux millions 407,363 télégrammes et une recette de seize millions 471,534 francs : dans l'espace de quatre années, de 1868 à 1872, le nombre des télégrammes s'est accru d'environ 75 °/₀, alors que l'augmentation des dépenses n'atteint guère que 68 p. °/₀.

Au 1er janvier 1873, nous avions 522 bureaux ouverts au public, dont 112 dans le Hainaut, 946 appareils de divers systèmes et 18,968 kilomètres de fils conducteurs !

Digitized by Google

SECONDE PARTIE.

NOTICES PARTICULIÈRES

SUR LES

COMMUNICATIONS PRINCIPALES

DU

HAINAUT.

Voies romaines.

Ces voies ont bien dégénéré de ce qu'elles étaient primitivement; on en a arraché les pierres pour faire de la chaux, pour améliorer d'autres chemins, pour construire des masures; le soc de la charrue est ensuite venu couronner l'œuvre de destruction. En outre, de grandes parties ont été remplacées par des chaussées toutes modernes; de sorte qu'elles ne figurent plus, en quelque sorte, sur nos cartes que pour mémoire.

Ce n'est pas sans peine qu'un Bruxellois, M. Joseph Van der Maelen, est parvenu à reproduire sur sa *Carte archéologique* le tracé de nos voies romaines. Il a dû s'aider de nombreuses publications, telles que celles de Bergier et de Van der Rit,

Digitized by Google

dont nous avons déjà parlé [1] : — ce dernier a parcouru à pied, suivi pas à pas les voies qu'il décrit ; — la *Notice sur l'ancienne Gaule*, 1760, par d'Anville ; la *Géographie ancienne des Gaules*, 1839, par le B^on^ de Walckenaer ; *les Pays-Bas avant et pendant la domination romaine*, tome 2, par Schayes; le *Bulletin de la commission historique du département du Nord*, tome 9, 1866, etc. Beaucoup de traces ont été mises au jour par les travaux de routes, canaux ou chemins de fer. Sur la carte de M. Van der Maelen, les lettres R R surmontent le nom des communes où furent signalés des indices de voie romaine.

En France, il est enjoint aux fonctionnaires des ponts et chaussées de marquer, pour en faire rapport, toute découverte de ce genre : la carte dressée par l'ingénieur Pigault de Beaupré [2] indique par un trait chaque rencontre ou sondage. Une pareille injonction, si elle était faite en Belgique, ferait sans doute découvrir des points de repère nouveaux et irrécusables.

Il existe dans les archives du gouvernement provincial, à Mons, une ancienne carte roulée, représentant les voies romaines du Hainaut, avec leurs largeurs.

En 1826, l'administration conçut le projet de les restaurer ; mais il eût fallu abattre énormément d'arbres, de haies, de constructions, entamer une foule de contestations et de procès, d'autant plus chanceux que le cadastre lui-même s'était souvent basé sur les limites considérablement resserrées des voies romaines, pour borner des terrains. Néanmoins, le même projet fut remis sur le tapis au commencement de l'année 1848, alors que l'industrie chômait et qu'il fallait, à tout prix, occuper nos ouvriers, dont un grand nombre étaient renvoyés de France. Deux commissions, composées de commissaires-voyers, furent chargées, dans le Hainaut, de s'occuper des études, immédiatement et sans désemparer. Mais, quand les projets définitifs furent terminés, la crise était passée : on se borna à exécuter quelques améliorations partielles.

[1] Voir p. 138 et 141.

[2] Voir les *Mémoires de la Société de Dunkerque*.

Digitized by Google

L'*Emancipation* du 23 avril 1872 a signalé la présence d'une voie romaine de Wallers à Chimay, Dailly, etc. On a découvert un embranchement passant à l'extrémité de l'étang de Virelles, dite *queue de l'étang*. Cet embranchement a dû servir aux Romains pour l'exploitation de minerais de fer au lieu dit *Forge Monseu*. Enfin, il est question d'une voie de Givry à Strée dans le tome 4 des publications de la société archéologique de Charleroi.

Il y avait, en outre, beaucoup d'autres voies secondaires attribuées aux Romains, et certaines voies gauloises, telles que celle de Saint-Quentin à Mons, dont parle Fallue[1]. La *Nouvelle haute chaussée*, ou *chaussée d'en-bas*, au-delà de Liberchies; le *chemin de Mons à Condé*, par Ghlin, Hautrages, Montrœul, etc.; remontent aussi à une antiquité reculée.

De Bavay vers Cologne, par Tongres[2]. — Le célèbre géographe Strabon, qui vivait au commencement de notre ère, rapporte, dans son IVe livre, qu'Agrippa choisit Lyon comme le centre d'où devaient rayonner quatre chemins vers les quatre extrémités des Gaules. L'un d'eux passe à Bavay, traverse la Belgique et va aboutir directement à Cologne, sur le Rhin, limite de l'Empire. On sait que les Germains profitaient, en hiver, des glaces comme de ponts, pour entrer à main armées dans la Gaule; il s'agissait d'empêcher le passage de ces ennemis, dont Auguste, à l'exemple de César, méditait la soumission.

Dans le Hainaut, cette chaussée a dû être construite de matériaux extraits d'anciennes carrières de Gœgnies-Chaussée, d'Haulchin et d'Estinnes-au-Mont; elle fait limite avec la France, avant d'arriver à Bois-Bourdon; de là jusqu'à Binche, c'est un chemin vicinal de grande communication. Lors de l'amélioration de ce dernier, l'entrepreneur mit la voie romaine à découvert sur toute sa largeur, à quatre ou cinq pieds sous le sol, et il en extraya les moëllons, dont il fit son profit.

[1] *Analyse raisonnée des commentaires de J. César*. 1872, p. 176.

[2] Tongres, la plus ancienne ville de Belgique, nommée *Atuaticum* par le géographe Ptolomée, *Aduaca Tongrorum* sur la carte de Peutinger, *Aduaca* dans l'itinéraire d'Antonin.

Digitized by Google

Parmi les localités traversées, il faut citer d'abord les deux *Estinnes*, dont l'existence est antérieure au VII^e^ siècle. Ce nom (autrefois *Leptines*) paraît provenir des populations *lætiques*, à qui l'empereur Maximin concéda, en 291, de vastes plaines, tant pour faire fructifier le sol que pour opposer une barrière aux invasions continuelles des peuplades germaines.

Waudrez (*Vodgoriacum*, dans l'itinéraire d'Antonin et sur la carte de Peutinger) forme le plateau supérieur de la colline qui s'étend jusqu'au pied de Binche ; c'était sans doute une station romaine entourée de villas, dont Binche ne fut d'abord que l'extension. L'étymologie de Binche, qu'il faut chercher dans *Bincinna* [1] autorise assez cette supposition.

Au passage de la rivière *le Piéton*, la voie fait un léger détour. A Luttre et à Viesville, elle a été vendue par le gouvernement de Joseph II avec les dépendances du moulin à l'eau de Viesville. Au hameau *Brunehault* (Liberchies), le sol était, naguère encore, rempli de débris de constructions romaines ; de nombreuses poteries de l'époque furent trouvées, notamment dans les champs nommés les *Bons Villers*. Comme il y a une distance uniforme de 12,000 pas romains de Bavay à Waudrez et de Waudrez à Brunehault, on peut supposer que ce hameau était aussi le siége d'une station, celle de Geminiacum.

Le nom de Villers-Perwin (*per vium*) rappelle assez que cette commune est assise sur la voie romaine, qui fait limite entre Marbaix (Brabant), Wagnelée et Brye (Hainaut).

Voici ce que porte la relation d'un voyage dans les Pays-bas espagnols et l'évêché de Liége, par le colonel François Duplessis, l'Escuyer, vers l'année 1650 : [2]

« Il y a une chose digne de remarque à Tongres, c'est que le chemin depuis cette ville jusques à Paris a esté autrefois tout pavé

[1] *Colonie* (Ducange).

[2] Voir l'article publié par Schayes dans la *Revue de Bruxelles*, volume d'octobre 1841.

Digitized by Google

de pierres larges et belles, ainsy qu'on void encore en quelques endroicts le chemin pavé, outre plus que la tradition en faict foy, et Tongres est distante de Paris de près de cent lieues de France. »

De Bavay vers Utrecht, par Anvers[1]. — Cette ligne a pu être construite lors de la révolte des Bataves, sous le règne de Vespasien, pour faire arriver plus promptement les troupes destinées à combattre les rebelles et pour prévenir toute tentative d'un nouveau soulèvement. Elle prend le Rhin à son embouchure et relie au centre des Gaules les forts que Drusus avait élevés jusque sur les bords de l'Océan.

Après avoir limité en partie les communes de Sars-la-Bruyère, de Blaregnies et de Genly, la chaussée arrive à Ciply, où elle fait un coude provoqué par la pente rapide qu'il a fallu racheter en longueur. C'est à proximité qu'on a établi, en 1244, le monastère de *Bethléem* (aujourd'hui château de Belian), où les pèlerins et les voyageurs trouvaient asile et hospitalité.

La chaussée s'est perdue dans le vallon marécageux qu'arrosent les rivières de Nouvelles et de Trouille; elle reparaît au Nord vers le chemin *des Brasseurs*, puis s'efface de nouveau. Au-delà de la grande route de Binche, elle se dirigeait sur le faubourg de Mons, dit Saint-Lazare, probablement par le chemin *des Mourdreux*, de manière à tourner en grande partie l'antique place qui conserva longtemps le nom de Castri-locus.

Cette disposition de la voie romaine indique assez l'emplacement d'un camp dont le château de Mons serait le sommet. Le chemin du camp, se reliant à la voie principale, d'une part à Ciply, d'autre part au faubourg S[t]-Lazare, passait probablement sur l'emplacement actuel de la rue *de la Chaussée*.

Après avoir traversé le *Petit-Nimy*, l'ancienne voie longe la campagne de M. le baron Siraut. Plus loin, dans le bois d'Has-

[1] Anvers n'existait sans doute pas du temps des Romains : cet endroit est cité, au VII[e] siècle, comme simple bourgade.

Digitized by Google

non [1], il y avait plusieurs courbes dont la pente atteignait jusqu'à 13 centimètres par mètre. En 1870, la commune de Masnuy-Saint-Jean a fait exécuter 4,000 mètres cubes de terrassements pour rendre ce passage accessible aux voitures.

La voie traverse Chaussée-Notre-Dame et Petit-Enghien, où elle forme limite du Hainaut sur une étendue de 2,200 mètres; elle continue toujours en ligne droite jusqu'au camp d'Assche (Brabant), pour quitter la Belgique à *Hoogstraeten* qui signifie haute chaussée.

De Bavay vers l'embouchure de l'Escaut occidental par Gand [2]. — Bien qu'aboutissant apparemment à un port (*portus œpatiaci*), cette chaussée ne figure ni sur la carte de Peutenger, ni sur l'itinéraire d'Antonin. Elle permettait de couvrir les îles situées à l'embouchure de l'Escaut et de la Meuse, où se trouvaient des colonies romaines. C'était un des points les plus vulnérables du Nord de l'Empire, comme le prouvent les invasions des Francs, qui, dès le milieu du IIIe siècle, y portèrent tous leurs efforts.

La chaussée traverse d'abord Autreppe (*altæ rupes*, hautes roches), où l'on exploite encore aujourd'hui des carrières de pierres bleues. Sans doute, ces hautes roches ont été brisées et utilisées par les Romains. La section qui longe la frontière fait actuellement partie de la route concédée de Wihéries à Passe-tout-outre. Le tracé est direct jusqu'à Montignies-sur-Roc, qui dut fournir aussi d'abondants matériaux : les pierres de la chaussée y sont plus fortes et constituent une couche plus épaisse. Après avoir dévié quelque peu, la chaussée passe près d'Angre, dont l'étymologie signifie *mutation*, *relai de poste* : il est probable que

[1] En 1181, l'abbé et les religieux d'Hasnon mettent sous la garde du comte de Hainaut une forêt entre Bagenrieux et la vieille chaussée qui se joint à celle *venant du château de Mons*. (Duvivier, *Pagus Hainoensis*, p. 641).

[2] Cette ville n'existait pas du temps des Romains : ce n'était encore qu'une bourgade au VIIIe siècle.

Digitized by Google

le territoire de cette commune s'étendait autrefois plus loin vers le village actuel de Montignies-sur-Roc. Puis vient Audregnies, où l'on a découvert des traces d'aqueducs romains.

A partir d'Autreppe on a pavé la voie pour aboutir plus facilement à la station du railway, à Quiévrain; la section aboutissant à la grande route de Valenciennes a été pavée par la société charbonnière de Belle-Vue.

Dans la traverse d'Hensies (rue *de Chièvres*), il y a plusieurs angles ou sinuosités, qu'expliquent les fondrières occasionnées par les débordements de la vieille Haine. Ce bas-fond n'a pas cessé d'être très marécageux jusqu'à l'ordonnance de 1775, sur les travaux d'asséchement; des maladies épidémiques, attribuées à l'humidité du terrain, ont, à diverses époques, décimé la population d'Hensies.

Du pont *Colu* (canal de Pommerœul à Antoing), nous arrivons à Harchies, où de nouvelles courbes se font remarquer : la vieille carte du Comté de Hainaut jointe à la chronique de Baudouin d'Avesnes constate que la partie sud d'Harchies était baignée par la Haine, qu'il a fallu franchir en tournant les profonds marais qui l'avoisinaient. Harchies (*arca*) a sans doute tiré son nom des arcades d'un pont romain construit en cet endroit.

En creusant le canal d'Ath à Blaton, on a découvert la chaussée romaine sur une largeur de 100 pieds. Sa maçonnerie, de plus d'un mètre d'épaisseur, résistait à la pioche des ouvriers les plus robustes. Blaton paraît d'origine romaine; c'était à la fin du IXe siècle une ville importante : *fortis et firma civitas*, dit le chroniqueur Baudouin. Il est à croire qu'elle comprenait le territoire actuel de Grandglise, au moins en partie. En effet, du temps de Baudouin de Constantinople, on a signalé l'existence à Blaton d'un vieux château comtal; or, il existe, sur le territoire de Grandglise, un ancien château féodal qui a pu être construit sur le même emplacement.

Dans cette dernière commune, une grande élévation de terrain rocheux permet de découvrir jusqu'au nord de la France : le *Mont-Crasseau* semble réunir les caractères d'un lieu de campe-

Digitized by Google

ment; à proximité, on remarque deux *tumuli* jumeaux couverts de sapin.

La chaussée longe, à Quevaucamps, d'anciennes carrières que les Romains ont sans doute mises à profit; elle traverse Ellignies-Ste-Anne, près du mont *Fauviau*, et atteint à Blicquy une colline de la vallée de la Dendre. Sur la traverse de Ligne, la maison princière de ce nom a construit un pavé dont elle est encore concessionnaire. Après avoir longé la limite d'Houtaing, nous arrivons au pied de la montagne de Mainvault, où la voie fait un angle pour arriver au point culminant, à plus de 50 mètres de hauteur; on ne passe plus en cet endroit, qui était sans doute une position militaire.

Le bourg d'Ellezelles est désigné, dans les anciens documents, comme étant sur la voie romaine; mais ses limites actuelles ne vont pas jusque là. Les conquérants y dressèrent un camp, dit-on. Non loin du chemin *de Loge*, on a découvert des sépultures gallo-romaines, des tumuli et beaucoup d'objets de l'époque. Flobecq, que nous traversons ensuite, est mentionné dans un document de l'an 931, et jouissait d'une certaine importance au moyen-âge.

De Bavay vers Boulogne[1]. — A Boulogne *(Gessoriacum)* se trouvait, dit-on, le fameux port d'*Ictius* que Virgile considérait comme le bout du monde, et d'où César et Claudius passèrent en Angleterre. Les Romains y avaient érigé un beau phare dont il subsistait encore des restes il y a deux siècles; Schayes en a fait une description pompeuse, dans son *Histoire de l'architecture*. La voie de Boulogne tendait donc à relier le continent à la Grande Bretagne, où des corps de Nerviens étaient cantonnés.

Après avoir traversé Escaupont *(pons Scaldis)*, la voie se dirige le long de notre frontière vers Espain, où elle fait plusieurs courbes, non loin de l'Escaut. A gauche, sur Hollain, la *Pierre Brunehault*, que les archéologues s'accordent à considérer comme

[1] Voir au sujet de cette question fort controversée, l'*Etude sur le Portus Ictius*, par C. Delaroière. — Lille, 1870.

Digitized by Google

un monument celtique, présente une masse d'environ 450 pieds cubes[1]. Près du ruisseau *des Prés*, une déviation semble indiquer l'existence ancienne d'une bourgade. Nous suivons ensuite la limite ouest de Jollain-Merlin ; à droite la vieille ferme *des Loges*, fut peut-être un ancien *logium* : on a trouvé aux environs la trace de thermes et d'habitations romaines. Nous arrivons à Tournai, station désignée sur la carte de Peutinger. La voie passait par l'Esplanade et la rue d'Epinoi pour aboutir, ainsi que trois autres voies moins importantes, à l'endroit où s'élève le beffroi; ainsi fut créée la grand'place de Tournay, dont la forme à angle aigu s'explique par l'angle d'incidence de deux chaussées distinctes.

Au delà de Tournay, la chaussée de Boulogne passe à Wervick (*Viroviacun*, et à Cassel (*castellum Menapiorum*).

De Bavay vers Trèves. — Trèves (*Augusta Trevirorum*), remarquable encore par ses antiquités romaines, était dans l'ancien pays des Tréviriens, dont le territoire comprenait toute la province et le grand duché de Luxembourg. Cette ville devint au IVe siècle, la résidence du préfet des Gaules, puis de plusieurs empereurs romains.

La chaussée dont il s'agit, passait à 1,500 mètres au Nord de Maubeuge; nous en avons vu des restes mis à découvert à Marpent. Près de là, sur les deux rives opposées de la Sambre, on a déterré d'énormes pieux, des troncs de chêne, noirs comme l'ébène, durs comme l'ivoire, reste d'un pont qui donnait sans doute passage à la voie, désignée en France sous le nom de *La Havette*. Elle entrait dans le Hainaut entre Bersillies-l'abbaye et Solre-sur-Sambre et passait par Strée (*Strata*, chaussée).

---

[1] Voir *Histoire ancienne des Pays-Bas autrichiens*, par des Roches, p. 504; *Bulletin de la Société Historique et Littéraire de Tournai*, t. 1er, p. 37, etc.

Digitized by Google

Routes de l'État.

Route de Mons à Bruxelles. — Le dépôt des archives de l'État, à Mons, renferme des parchemins des XIVe et XVe siècles relatifs à cette ancienne chaussée et à la construction du pont de Nimy, au sujet duquel le chapitre de Sainte-Waudru eut plusieurs procès. Le 9 juin 1579 : « Grâce accordée aux dames du chapitre de Sainte-Waudru, de Mons, de ériger une cauchie au-delà du pont de Nimy[1]. »

Bergeron a décrit le voyage qu'il fit, en 1617 : il quitta Bruxelles le 19 octobre, passa par Hal, Tubise, Braine-le-Comte, Soignies, et arriva le lendemain à Mons « par un chemin assez fascheux, dans des fondrières et *baticanes*[2]. »

La route actuelle fut construite par les états du Hainaut en vertu d'un octroi de Philippe V, en date du 17 mars 1704. Le lit de la chaussée devait être disposé et le charriage des matériaux exécuté à corvées par les habitants distants de moins de deux lieues de la chaussée; ils ne pouvaient prétendre aucun paiement, ni de ce chef, ni pour les parties d'héritages à incorporer dans la voie nouvelle; tous les villages du Brabant dans le rayon de deux lieues à droite et à gauche devaient payer au Hainaut la *portance* de 4 vingtièmes. L'octroi accordé aux états du Hainaut ajoute :

« Que les charbons d'Angleterre ni des pays étrangers ne pourront entrer dans les terres de notre obéissance, soit en temps de paix ou de guerre, qu'en payant de si gros droits que le prix en soit toujours plus haut que de celui de la province de Hainaut rendus dans les villes de Flandre et de Brabant; que les états de Hainaut pourront affermer à leur profit toutes les voitures publiques de Mons à Bruxelles et de Bruxelles à Mons, etc. »

[1] Dépôt des archives de l'État, à Mons : *Registres aux dépêches et octrois du grand baillage de Hainaut*, n° 151, fol. 277 et suiv.

[2] Relation publiée par M. Gachard, *Revue de Bruxelles*, vol. de mai 1839, p. 26-65.

Digitized by Google

« La route de Mons à Bruxelles, dit l'historien De Boussu, était avant ce temps, le chemin le plus difficile du païs; on peut même dire qu'il devenait impraticable. On planta d'heure en heure de grandes pierres marquées des armes de la province et d'un chiffre qui apprend aux voyageurs combien ils sont éloignés de l'endroit d'où ils sont partis. On pourvut aussi à la sûreté du chemin, en faisant raser, à la portée du fusil, les bois et les broussailles qui le cottoyaient. »

La barrière de Tubize était exploitée en commun par les deux provinces, lorsqu'en novembre 1756, on fit un arrangement d'après lequel elle fut cédée pour 12,500 florins aux états de Brabant qui, en outre, auraient la charge d'entretenir la route sur leur territoire.

Dans la traverse de Braine-le-Comte, après une pente raide et fort étroite, il y avait d'un côté un étang dont l'ouverture se trouvait presqu'au milieu de la rue, et de l'autre un précipice où des voituriers ont été précipités avec leur attirail. En hiver, il se passait peu de semaines sans accident.

A plusieurs reprises, notamment de 1772 à 1775, les charretiers réclamèrent l'adoucissement de cette pente dangereuse; des plans et profils furent dressés à cette occasion; mais restèrent sans suite. Enfin, le gouvernement actuel y remédia en 1835, au moyen d'un redressement, sur une longueur de 375 m.

Les ponts à bascule qui existaient à Nimy et à Soignies ont été supprimés en 1848.

De Mons à Chimai. — Le dépôt des archives de l'État, à Mons, renferme une *Carte à l'usage d'une chaussée de Mons à Chimay*, levée en 1751. C'est le premier projet de cette chaussée, qu'on se proposait alors de faire partir de celle de Binche, entre Villers-Saint-Ghislain et Bray. Les états de Hainaut préférèrent comme point de départ *le tordoir du grenadier* (Mons), près du *Petit-Versailles*, en face du *Dieu-de-Pitié*.

La route fut poussée jusqu'à Chimay, en vertu d'un octroi de Marie-Thérèse du 27 avril 1753, autorisant la levée de 500,000

Digitized by Google

florins environ. Arrivé à Rance, on dut stater les travaux, l'emprunt se trouvant épuisé par suite de dépenses imprévues; une levée supplémentaire de 130,000 florins fut autorisée le 23 mars 1765.

Sous le roi Guillaume, il n'existait encore d'autre route pavée pour se rendre dans les cantons de Beaumont et de Chimay : celles de Chimay à Couvin, à Mariembourg, à Philippeville, à Barbençon, à Charleroi n'étaient que des chemins indiqués sur les cartes, mais presque toujours complètement impraticables.

De Mons vers Valenciennes. — Construite par les états du Hainaut :

1° La partie depuis la porte du Rivage, à Mons, jusqu'au corps-de-garde situé à l'extrémité de Jemappes, en vertu d'un décret du gouverneur général des Pays-Bas, du 3 juillet 1723, et d'un octroi de l'Empereur Charles VI, du 14 octobre 1724;

2° La partie de Jemappes à Boussu, en vertu d'un octroi du 5 août 1738.

Pendant la courte domination de Louis XV, les états de Hainaut, écrasés déjà par les exactions militaires, les aides et les subsides que la France réclamait coup sur coup, reçurent en outre l'ordre de construire la chaussée de Boussu à Quiévrain, attendu qu'il n'y avait plus que cette lacune de deux lieues pour compléter le pavé de Mons à Paris. Des barrières y furent établies, en vertu d'octroi de Marie-Thérèse, du 10 juin 1750.

De Mons vers Maubeuge. — La ville de Mons a construit la chaussée jusqu'à *La Favarte* (Ciply), en 1518, ainsi que le rappelle l'historien De Boussu [1]; les maires, les échevins, et habitants d'Asquillies, Bougnies, Ciply, Gœgnies, Harvengt, Havay, Nouvelles, Grand et Petit-Quévy en sollicitèrent la continuation depuis le corps-de-garde de Ciply jusqu'au Bois-Bourdon. Les

[1] Elle a construit ensuite une chaussée conduisant au moulin à écorces qui lui appartenait sur Hyon, ainsi que d'autres biens avoisinants. Le territoire de Mons s'étend encore aujourd'hui très avant dans le village d'Hyon.

Digitized by Google

états obtinrent à cet effet de Marie-Thérèse un octroi[1] autorisant un emprunt de 65,000 florins environ.

Les communications qui entouraient la place de Mons de ce côté étaient des plus mal entretenues. En vue d'améliorer cet état de choses, les habitants supplièrent les états (1785) de vouloir bien reprendre entre autres le tronçon de chaussée construit par la ville de Mons du faubourg de Bertaimont au corps-de-garde de Ciply; toute la route fut ainsi placée sous l'administration des états.

De Mons à Charleroi. — Voici l'itinéraire qui était suivi, avant 1666, pour aller de *Charnoy* à Mons : de Charnoy on traversait Docherie, Marchienne-au-Pont, la Sambre (passage à gué), Boignée, aux trois Tilleuls, près la Pasture, Marbaix, Thuillies, Leers-Fosteau, Montigny-Saint-Christophe, Jeumont, Rouveroy, Saint-Symphorien, Mont-Panisel.

De Mons au *Petit-Versailles*, la chaussée avait été construite en 1605, par cette ville, qui perçut de ce chef un chausséage jusqu'en 1794[2]; la route de Charleroi prend son origine au *Petit Versailles*, où s'embranche celle de Beaumont.

En 1725, les voituriers se plaignaient de ne pouvoir franchir que très difficilement une forte côte, près de Saint-Symphorien. Il y avait d'ailleurs certains passages excessivement mauvais. Des marchands de fer et de bois sciés de Beaumont, Chimay, Namur et Liége insistèrent surtout pour qu'on fît à partir du *Dieu de pitié* une chaussée allant rejoindre celle que Saint-Symphorien avait construite et entretenait de ses deniers. Les états du Hainaut demandèrent de pouvoir lever 12,000 florins pour ces travaux, et pour une chaussée depuis Villers jusqu'aux quatre chemins; ce qui fut accordé par l'empereur Charles VI, le 7 juillet 1731. Le reste jusqu'à Binche fut construit en vertu d'un octroi du 20 mars 1733, autorisant la levée de 60,000 florins, afin, est-il dit, de

[1] Du 19 août 1771.

[2] Octroi du grand bailli et du conseil du Hainaut, en date du 16 février 1606.

Digitized by Google

favoriser l'extension du commerce avec l'Entre-Sambre et-Meuse, l'Allemagne, etc.

Aux abords de Binche, il y avait un coude en pente rapide et un engorgement très dangereux pour le roulage. Cette ville y remédia en partie, moyennant une dépense de six à 700 florins (1825), et supplia l'autorité supérieure de compléter l'amélioration.

En 1836, la direction des ponts et chaussées proposa un redressement qu'on eut le tort d'ajourner. De nouveaux accidents se produisirent : le 10 avril 1838, un charretier descendait cette côte sinueuse, lorsque l'arroyoir de sa voiture vint à casser; ne pouvant plus l'arrêter, il fut entraîné contre l'angle de la *porte de Mons*, avec ses chevaux, dont un eut la cuisse fracassée; le chariot s'arrêta là, à demi-brisé. Le 17 décembre suivant, un cheval fut éventré par le timon d'une voiture. En mars 1839, un enfant de trois ans fut coupé en deux par une charrette, au même endroit.

En vue de faire exécuter le redressement par la tour *Paulet*, la ville de Binche offrit au gouvernement une somme de frs. 2,000 plus les matériaux à provenir de la démolition de la porte d'enceinte, qui menaçait ruine. Le conseil provincial offrit, de son côté, un subside de frs. 15,000. Alors seulement, le redressement fut décrété sur une longueur d'environ 447 mètres [1]. Les travaux ont été adjugés au sieur Bouly, de Fontaine-l'Évêque, pour frs. 28,700.

Le trajet de Binche à Charleroy était autrefois si difficile, que pour empêcher la diligence de verser, on la faisait suivre à certains endroits d'hommes à pied, chargés de la soutenir à l'aide de fourches ou de pieux. Cette partie de chaussée a été entreprise sous l'Empire, par M. Honoré, de Mons, qui était en faveur à la cour impériale. Des considérations mesquines engagèrent l'administration de Fontaine-l'Évêque à s'opposer au passage de la voie nouvelle dans l'intérieur de cette ville; l'ingénieur du gouverne-

[1] Arrêté royal du 24 mai 1842.

Digitized by Google

ment, le même, dit-on, qui avait fait le projet du canal direct de Mons à Condé, eut la faiblesse de céder à cette opposition, et n'étudia pas assez le profil longitudinal de la route.

Cela fut remarqué par Napoléon, lorsqu'il vint à y passer : on rapporte que la démission de l'ingénieur fut alors prononcée.

Un arrêté royal du 16 décembre 1819 a prescrit l'achèvement des travaux aux abords de Charleroi.

D'Ath à Nimy. — Guillaume de Bavière, comte de Hainaut, possédait « ung visnaige à Ath, qui s'estend du Pont de Pamele à Audenarde jusqu'au pont de Nimy [1]. » Par lettres données à Tournai, le 28 janvier 1585, Philippe II permit aux états de Hainaut de faire élargir les chemins de Mons à Ath, Enghien et Lessines, afin d'assurer les communications commerciales de ces trois dernières villes avec la capitale du Hainaut.

La construction de la route actuelle fut autorisée après de longues contestations entre les états du Hainaut et la ville d'Ath. « On ouvrit la terre le 14 de février de l'année 1726, dit De Boussu. On en prépara le lit, l'ouvrage se poussa avec vigueur, et fut achevé en peu de temps. Le général de Wehlein, gouverneur militaire en ce temps, qui avait infiniment contribué par son crédit en cour, à l'exécution de cette chaussée, mit la première pierre. » Cette chaussée, qui relie le bassin de Mons à la Dendre, remplaçait en quelque sorte le canal de jonction qu'il s'agissait depuis longtemps de construire dans la même direction; aussi les barrières devinrent bientôt très productives.

La traverse de Lens présentait une rampe si étroite et tortueuse, qu'un piéton ne pouvait croiser une voiture sans danger. Un projet de redressement fut présenté en 1826, au gouvernement des Pays-Bas, qui invoqua l'arrêté royal du 17 décembre 1819, en vertu duquel aucune dépense pour traverses des villes ne pouvait incomber à l'État. Ce redressement, d'une étendue de

[1] Voir les détails circonstanciés publiés dans les *Annales du Cercle archéologique de Mons*, t. XI, p. 466.

Digitized by Google

620 mètres, fut enfin ordonné par arrêté royal du 31 mars 1833; la dépense avait été évaluée à frs. 62,000.

Le bras de chaussée, d'une demi-lieue, reliant Chièvres à la route d'Ath, près la *Chasse-royale*, a été construit par les états du Hainaut, en vertu d'octroi de Joseph II, du 29 octobre 1787. Les états avaient exposé l'impossibilité très fréquente de l'exportation des grains et autres denrées de ce canton, et « la position triste où se trouve Chièvres, la seule des douze bonnes villes de la province dans ce cas, par les mauvais chemins qui l'entourent et en rendent tous les accès impraticables pendant la meilleure partie de l'année, souvent même pendant celui de sa foire, qui est le premier lundi après les Pâques. »

De Ghislenghien vers Grammont. — A cause de l'impraticabilité des chemins, Lessines n'avait pour ainsi dire aucune relation avec les villes voisines, pendant la plus grande partie de l'année : la navigation de la Dendre était presque sa seule ressource; il y passait annuellement au moins 500 bateaux de pavés provenant des carrières de Soignies. En 1770, les magistrats de Lessines sollicitèrent la construction d'une route de Soignies à Grammont, ce qui contrariait beaucoup les intérêts de la ville d'Ath dont les rivages recevaient habituellement les charbons du Centre en destination des Flandres : la route projetée devait reporter en aval d'Ath cette partie de la navigation. Enfin ayant offert un subside de 25,000 liv. Lessines parvint à décider les états provinciaux à l'entreprendre. Les Etats ne construisirent d'abord que la section de Soignies à Lessines[1]. Celle de Lessines à Grammont fut achevée beaucoup plus tard, en 1821, moyennant une dépense de 160,000 florins[2].

Mentionnons comme dépendance de cette route le *Pont de Pierre*, situé sur la dérivation de la Dendre, à Lessines, et dont la construction primitive, destinée à remplacer un passage à gué, fut ordonnée par l'empereur Charles-Quint, en 1516. Lors de la

[1] Octroi de Joseph II, du 29 octobre 1787.
[2] Arr. roy. du 5 août 1817.

Digitized by Google

reconstruction de cet ouvrage d'art (1868), on découvrit dans les fondations des centaines de pièces de monnaies, des médailles, jetons et d'autres objets, tels que : un grand fer à cheval, un fer de mule, un mors de bride de mule, un grelot, des couteaux, une petite hache, huit clefs d'un beau travail, dont une de 17 centimètres en argent, attachée à une chaîne de même métal : c'était peut-être une clef de la porte de Lessines, telle qu'elle était offerte au souverain, au comte, au bailli, lors de sa première entrée dans la ville.

De Charleroy vers Bruxelles. — Le 5 avril 1713, les bailly, mayeur et échevins de Charleroy obtinrent de Maximilien-Em.el gouverneur général des Pays-Bas, la permission de construire une chaussée jusqu'à la portée du canon hors la porte *de Bruxelles*, et de percevoir une demi-barrière à demi-portée du canon de la place. Cette perception n'était autorisée d'abord que pour une période de 12 années. Mais la ville obtint successivement des prolongations, au grand mécontentement des habitants de Damprémy et de Lodelinsart, tellement qu'en 1741 ils se refusèrent positivement au paiement de la taxe: le magistrat de Charleroy dut les poursuivre en justice. En 1780, cette demi-barrière rapportait à la ville 4,260 florins; en 1800, le gouvernement de l'Empire s'en empara pour la remettre en adjudication avec ses barrières : la ville de Charleroy réclama sans succès.

Ce pavé n'était pas encore fini, que la ville exposa l'utilité de le pousser plus avant, de manière à ne plus devoir franchir des chemins impraticables pour aboutir à la route de Bruxelles; la ville avait déjà dépensé plus de 20,000 florins, dans les endroits les plus mauvais, en travaux de restauration qu'il fallait toujours recommencer. Charles VI autorisa donc le prolongement depuis Charleroy jusqu'à la limite de Jumet [1]; le plan, dressé en 1724, repose dans les archives du royaume, à Bruxelles.

Sur la terre de Jumet et au delà, la chaussée avait été cons-

[1] Octroi du 8 août 1719.

Digitized by Google

truite par les gens de loi, bourgmestre et notables de la ville et franchise de Gosselies.

De Charleroy vers Namur. — Depuis Charleroy jusqu'à l'extrémité de son ancienne juridiction vers Gilly, la route a été faite aux frais de cette ville, en vertu d'octroi de Marie-Thérèse, du 6 juillet 1756 [1]. Depuis le Sart Hallet, à Gilly, jusqu'à Sombreffe, la chaussée a été établie en vertu d'octroi impérial du 18 février 1786. La dépense était évaluée à 281,584 florins.

De Charleroy vers Philippeville. — La traverse des fortifications de cette première ville date de 1818. Le reste de la route fut construit en 1824 et 1825, par les états provinciaux [2], qui avaient emprunté à cet effet une somme de 60,000 florins. Bien que toute la route appartînt à l'État, la Province était autorisée à percevoir le produit de deux barrières jusqu'au complet remboursement du dit emprunt. Cette perception dura de 1825 à 1838; alors, le gouvernement établit que le produit dépassait de beaucoup la somme empruntée; la Province put d'autant moins soutenir le contraire, que le sieur Warocqué, banquier, à Mons, chargé d'encaisser les fonds, avait laissé ses écritures dans le désordre le plus complet.

De Lodelinsart à la Sambre. — La partie qui relie la route de Charleroy à Bruxelles à la route de Charleroy à Namur a été construite par les états du pays et comté de Namur, en vertu d'octroi de l'impératrice, du 19 décembre 1763. La continuation de Gilly à la Sambre, autorisée le 14 juillet 1768, occasionna une dépense évaluée à 50,902 florins.

De Tournai vers Saint-Amand. — Cette voie, qui longe la rive gauche de l'Escaut, est une des plus anciennes dans les environs de Tournai. Les actes que nous allons rappeler s'appliquent sans doute à des travaux de reconstruction.

Un octroi de Louis XIV [3] ordonne la construction ou la répara-

[1] Cette section appartient encore à la ville de Charleroy.
[2] Arrêté du 16 décembre 1819.
[3] 7 avril 1688.

Digitized by Google

tion du pavé des chemins royaux de Tournai à Valenciennes, à Lille et à Douai, afin de les rendre praticables et faciles à tenir dans la mauvaise saison : à cet effet, les états du Tournaisis empruntent 46,860 florins. Cette somme ne put suffire, la mauvaise qualité des terrains nécessitant la construction d'un grand nombre de ponts, rigoles et épaulements : un autre octroi, du 4 novembre 1689, autorise un second emprunt de 18,000 florins. Une résolution des consaux, du 23 mars 1751, ordonne la construction d'une nouvelle chaussée à Tournai, hors la porte de Valenciennes. En 1828 et 1829, on a pavé 332 mètres; et en 1832 et 1833, 1,415 mètres courants entre Hollain et la frontière.

De Tournai vers Lille. — La route actuelle ne date réellement que de 1765, époque à laquelle elle fut construite par les états du Tournaisis, depuis la maison dite *L'Épine*, un peu en deça de la frontière, jusqu'au-dessus du cabaret *Le Quenelet*, à Marquain. Une partie fut restaurée, en 1772, aux frais de la ville de Tournai.

De Tournai vers Courtrai. — Octroyée par l'empereur Charles VI, le 19 février 1725, et construite à frais communs, par les états du Tournaisis, le magistrat de Tournai, les hauts pointres et francs-échevins de la Châtellenie de Courtray et les bourgmestre et échevins de la même ville; chacun s'est réservé la faculté de percevoir, sur son territoire, les péages nécessaires au remboursement de la dépense.

En 1726, les consaux de Tournai ordonnèrent la construction d'un nouveau chemin avec chaussée, du faubourg de Maire au Pont-à-Chin, sur une longueur de 975 verges, ce qui nécessita une dépense de 18,740 florins. En 1752, ils ont adjugé pour 9,941 florins, la construction d'un canal le long des prairies, d'un aqueduc et d'une chaussée depuis la porte des *Sept Fontaines* jusqu'au pont de Maire.

De Tournai vers Hal. — Le 24 novembre 1738, l'empereur Charles VI autorise les états de Tournai et du Tournaisis, les châtelains, mayeur et échevins de Leuze, ainsi que la ville d'Ath à construire une chaussée en ligne droite reliant leurs territoires,

Digitized by Google

et à percevoir des droits de barrières jusqu'au remboursement de la dépense. La section allant de la porte du *Marvis* jusqu'à la justice de Leuze, sur un parcours de 1,284 toises de six pieds de roi, a été établie par les consaux de Tournai, moyennant une dépense de 32,829 florins.

Les villes d'Ath et de Leuze, agissant en commun, avaient terminé en 1744, leur section s'étendant jusqu'aux confins du Tournaisis; mais cette dépense, de plus de 135,782 florins, était au-dessus de leurs forces, et les mit à bout de ressources. Ne pouvant payer les intérêts des emprunts, elles proposèrent soit de céder leur chaussée avec les charges aux états du Hainaut, soit de majorer le péage, etc., etc. Après bien des pourparlers, la première proposition fut admise [1].

La section d'Ath à Enghien rencontra bien plus de difficultés encore. La ville d'Enghien se sentait mourir, disait-elle, faute de relations : les manufactures et le commerce de toile, qui autrefois l'avaient rendue florissante, étaient tombés, par suite de guerres continuelles; l'établissement des routes de Mons vers Bruxelles et de Bruxelles vers Alost, Gand, Courtrai, Menin et Lille l'avaient privée du fréquent passage de marchandises venant de Namur, de Liége et du Luxembourg. Vers 1731, voulant prévenir sa complète décadence, elle se plaignit amèrement de n'avoir à sa portée ni rivière, ni pavé : Marie-Thérèse lui délivra enfin un octroi [2] pour la construction d'une route d'Ath à Hal. Mais la pénurie qui avait fait si longtemps ajourner l'entreprise, se fit sentir de plus en plus; la ville d'Enghien offrit aux états provinciaux de leur céder ses droits, dont elle n'avait pu encore profiter en 1765. Enfin, un notaire de Bruxelles ayant consenti à prêter 200,000 florins et plus, s'il était nécessaire, la ville se mit à l'œuvre. Mais que de mécomptes ensuite! Bien qu'on se fût livré préalablement aux calculs les plus minutieux, on reconnut que la chaussée coûterait infiniment plus encore qu'on ne l'avait prévu. Malgré des sur-

[1] Octroi de Joseph II, du 2 juillet 1785.
[2] 9 septembre 1749.

Digitized by Google

croîts d'impôts, Enghien se trouva dans l'impossibilité de remplir ses engagements. La situation ne fit qu'empirer, par suite de l'émigration des habitants aisés, dont les charges menaçaient de devenir ruineuses. A bout d'expédients, la ville imagina de faire peser une partie de ses dettes sur les villages avoisinant la route. Elle obtint à cet effet un décret du 13 juin 1770, qui souleva les doléances, les plus vives protestations chez les habitants de Petit-Enghien, Hoves, Saint-Pierre-Capelle, Marcq, Hérinnes, etc. Les débits de bière, particulièrement frappés, ne tardèrent pas à disparaître. Les états provinciaux s'émurent, soulevèrent un conflit d'attributions et attaquèrent les nouveaux impôts comme contraires aux constitutions fondamentales de la province. Enfin, Marie-Thérèse autorisa [1] les états du Hainaut à reprendre cette chaussée, dont la construction avait été si laborieuse, moyennant payer les 300,000 florins dus à l'entrepreneur Carton, plus 32,000 florins déboursés par la ville d'Enghien.

D'Hornu à Barry. — La partie allant de Saint-Ghislain à Hornu a été construite en vertu d'octroi du grand bailli et du conseil souverain du Hainaut, en date du 15 mars 1720.

Les états du Hainaut insistèrent longtemps pour que le gouvernement construisît une chaussée qui facilitât le transport des charbons du Borinage vers l'Escaut et les Flandres, sans passer par la navigation de Condé; le gouvernement préféra laisser ce soin aux états eux-mêmes. C'est ainsi que, de Saint-Ghislain jusque vers le milieu du bois de Barry, la route a été construite par eux, à l'aide d'un emprunt de 250,000 florins [2].

Le trafic important qui se faisait par cette route, a été considérablement réduit, d'abord par la construction du canal de Pommerœul à Antoing, ensuite par l'établissement du chemin de fer de Tournai à Jurbise.

Il existait un pont à bascule à Barry comme à Bury, points d'intersection de plusieurs routes. Ils ont été supprimés, le premier en 1848, le second quelques années après.

[1] 8 octobre 1771.

[2] Octroi de Marie-Thérèse, du 22 mars 1766.

Digitized by Google

De Leuze vers Renaix. — Route construite par les états du Hainaut, en vertu d'octroi de Marie-Thérèse, du 8 janvier 1780.

De Leuze à Condé. — Il existait, au XVI^e^ siècle, un grand chemin de Leuze à Condé, passant plus à l'ouest que la chaussée actuelle; il montait par le *Neuf-Moulin* vers le Mont-de-Péruwelz, le Cocq, etc. Non loin de cet endroit, sur le tronc d'un chêne, se trouvait une statuette de la Sainte Vierge, vénérée par les bûcherons de la forêt voisine. En 1603, à la place du chêne, on éleva un petit oratoire où les fidèles du voisinage ne tardèrent pas à se rendre et qui finit par attirer un grand concours de pèlerins. Ce pèlerinage acquit une si grande célébrité que, pour faciliter aux étrangers l'accès du sanctuaire, le comte de Solre, Ambroise de Croy, résolut de faire paver une route à travers la forêt de Condé. Ce pavé construit en *plateaux* fut achevé en 1665, jusqu'au Coq, puis continué en 1734 jusqu'à Condé. En 1745, la route fut pavée en grés et cédée au roi de France.

La section de Leuze à Bury fut construite par les états du Hainaut, en conformité de l'article 24 de leur octroi du 22 mars 1766, relatif à la chaussée de Saint-Ghislain à Barry. La ville de Tournai et les états du Tournaisis contribuèrent dans la dépense jusqu'à concurrence de 29,064 florins.

Le trajet de Bon-secours au bourg [1] de Péruwelz fut pavé en 1774 par le maréchal de Croy, pendant qu'il achevait son château de l'Hermitage.

Les bailli, mayeur et échevins de Péruwelz firent valoir que cette localité augmentait tous les jours en population, à cause de sa « fabrique de bas tricotés très-ancienne, autorisée et de tout temps protégée par le souverain; » que, pour maintenir cette fabrique, il était urgent de faciliter le transport des laines, teintures, ingrédients et autres objets indispensables : ils obtinrent ainsi l'octroi impérial [2] qui leur permit d'achever la route vers Bury.

[1] Ce n'est qu'en 1816 que Péruwelz fut élevé au rang de ville, par l'arrêté d'organisation des états de la province de Hainaut.

[2] Du 21 mars 1774.

Digitized by Google

De Mariemont à Soignies. — A défaut de débouchés, l'agriculture et les houillères du pays d'Houdeng étaient dans un état extrêmement languissant. On n'y extrayait pas plus de 80 muids de charbon par jour et c'est à peine si l'on parvenait à les vendre[1] : les exploitants tuaient le bœuf pour le sang. Après avoir délibéré pendant plus de 20 ans, sur les moyens de changer cette situation, les intéressés aux dites houillères résolurent de se relier à la route de Bruxelles ; Marie-Thérèse leur permit [2] de construire un pavé depuis le *Cerisier* (St-Vaast) jusqu'à la traverse du *Petit-chapon*, au coin du bois de Naast, à 100 verges de Soignies. Mais n'ayant pas de ressources suffisantes pour une pareille entreprise, les exploitants la cédèrent à un particulier, qui, après avoir ouvert le lit de la chaussée, fit faillite et quitta le pays. Ils décidèrent alors les états du Hainaut à faire la chaussée en leur lieu et place, à l'aide d'un octroi nouveau [3] autorisant ceux-ci à percevoir un patard au muid de toute espèce de charbon qui s'extrairait aux fosses de Lointain, Bouvy, Houdeng, La Louvière, Bigneau, Ville-sur-Haine, Thieu, Gottignies, Rœulx, Maugré-Tout, Bavière près de Sart, Sars-Lonchamps, Houssu, Bracquegnies et autres qui pourraient être exploitées dans la suite. Cette levée d'un patard au muid devait cesser, lorsque le produit aurait couvert le tiers de la dépense projetée, les deux autres tiers restant à la charge de l'Etat. La chaussée, achevée en 1775, a coûté plus de 442,175 livres : près de 18 ans s'écoulèrent avant que les exploitations houillères eussent pu se libérer de leur tiers d'intervention.

Des lettres patentes émanées des gouverneurs généraux des Pays-Bas, le 29 mars 1785, permirent aux états de continuer la chaussée depuis le *Cerisier* jusqu'à la route de Nivelles, sur le pied de l'octroi précédent ; de sorte que toutes les exploitations de ce canton se trouvèrent imposées, « la chaussée n'ayant été cons-

[1] Le Borinage, plus favorisé sous le rapport des voies pavées, alimentait presque seul le dehors

[2] 1er février 1772.

[3] 12 août 1773.

Digitized by Google

truite qu'à leur demande et importunité pendant plusieurs années. »

Il leur fallut ensuite se raccorder avec la route nouvelle : un octroi spécial du 11 avril 1783 permit aux maîtres du Bois-du-Luc de construire, à leurs frais, un bras de pavé, depuis le moulin à vent du Luc jusqu'au pont du Petit-Sart. Le 28 juillet 1783, la Barette reçut à son tour concession d'un bout de raccordement de 116 verges. Le charbonnage de Trivière s'y rattacha en vertu d'un octroi du 1er mars 1789. La société de Bigneau se relia de même à la route de Soignies ; mais, ayant cessé d'exploiter vers 1790, elle vendit son pavé à la société de Bracquegnies, qui le prolongea jusqu'à la rencontre du chemin de Nivelles (1804). Les charbonnages du Centre n'entrèrent dans une phase de grande prospérité qu'à partir de cette époque.

De Soignies à Enghien. — Route construite par les états du Hainaut, en vertu d'octroi de Joseph II, du 29 octobre 1787.

De Beaumont vers Philippeville. — Entre Barbençon et la limite de la province, cette route a été construite en 1760. Le reste date du gouvernement des Pas-Bas [1].

De Charleroy et Marcinelle vers Beaumont. — Embranchements décrétés en même temps que la route de Marchienne-au-Pont à Beaumont [2] et concédés aux communes de Charleroy, Mont-sur-Marchienne et Marcinelle, intéressées chacune pour $^1/_5$, et Couillet, intéressée pour les $^2/_5$ restants. Le concessionnaire, directeur gérant de la Société, adjugea les travaux pour frs. 321,150, bien que le capital sociale fût limité à frs. 250,000, somme qui avait été jugée plus que suffisante. Après son achèvement (1842), la route fut estimée à environ frs. 400,000, y compris le coût des emprises. Les communes débitrices se laissèrent assigner par l'entrepreneur devant la justice, qui les condamna à payer fr. 157,916, solde du prix d'adjudication [3]. Mont-sur-Marchienne et Marcinelle appelèrent de ce jugement

[1] Arr. roy. du 4 septembre 1819.
[2] Voir ci-après, et l'arr. roy. du 10 février 1836.
[3] Jugement du 4 août 1849.

Digitized by Google

et succombèrent de nouveau [1]. Cette dernière commune vendit ses propriétés pour se libérer, Mont-sur-Marchienne seule refusa net le paiement de sa dette, sous prétexte qu'elle ne possédait aucun immeuble, ni revenu. L'entrepreneur recourut alors à un autre moyen : il attaqua les héritiers du directeur gérant, qui s'était rendu responsable en faisant continuer les travaux après l'épuisement de l'avoir social ; la comptabilité de ce dernier étant fort embrouillée, ses héritiers consentirent à transiger pour une somme de frs. 10,371.

Nous ne nous étendrons pas davantage sur les incidents compliqués de cette malheureuse affaire : on s'étonna beaucoup qu'une commune pût se jouer impunément des décisions judiciaires et administratives. Mais il fut reconnu que les ressources de Mont-sur-Marchienne suffisaient à peine à ses dépenses obligatoires ordinaires, et que la législation ne permettait pas à l'autorité supérieure de se substituer aux communes pour créer d'office des rôles d'impositions [2].

L'État n'avait garanti à la Société concessionnaire qu'un subside de frs. 25,000; lors de l'achèvement des travaux, il y ajouta frs. 16,000, eu égard aux circonstances imprévues, exceptionnelles qui ont mis la société en perte de frs. 187,000.

Les revenus de ces embranchements n'ont jamais suffi pour leur entretien régulier ; il est donc heureux pour les actionnaires que l'État ait consenti à reprendre cette concession avant le terme fixé par le cahier des charges [3].

De Bray vers Nivelles. — La ville de Nivelles obtint d'abord un octroi du 2 août 1751 [4] pour deux bras de chaussée, dont l'un dans le Brabant, l'autre de Nivelles au pont de pierre

[1] Arrêt du 19 janvier 1849.

[2] Séances de la Chambre des représentants des 10 mars 1858 et 10 mars 1865.

[3] Arrêté royal du 13 janvier 1871.

[4] L'article 6 permit à la ville « de donner à ferme, à l'exclusion de « tous autres, les voitures publiques qui iront de Nivelles à Bruxelles et « réciproquement de Bruxelles à Nivelles et les factoreries en dépendantes,

Digitized by Google

d'Arquennes. Bientôt, elle sentit la nécessité de remplacer les chemins impraticables qui se trouvaient au-delà jusqu'à la route de Mons à Charleroy. A cet effet, elle fit valoir que les houillères de Mariemont restaient presqu'improductives, faute de communications; que le château et les grandes propriétés qu'y avait l'impératrice, gagneraient beaucoup à l'établissement d'un pavé dans cette direction, etc. La Députation des états objecta qu'il nuirait au produit de la chaussée de Mons vers Bruxelles, puisque le commerce des minerais et des bois sciés, de l'Entre-Sambre-et-Meuse se ferait directement vers Nivelles, et non plus par Mons. Néanmoins, Marie-Thérèse autorisa la construction de cette chaussée « aussi à portée de notre château royal de Mariemont qu'il sera possible » [1].

L'instruction préalable n'avait pas été suffisante. Aussi diverses réclamations fondées ne tardèrent pas à se produire pendant l'exécution des travaux. La ville de Binche eût voulu qu'on modifiât la direction, de manière à éviter le détour par Bray; mais les offres généreuses qu'elle fit dans ce but ne furent pas admises.

Les octrois obtenus par Nivelles renferment la clause suivante : « Il sera en notre pouvoir d'unir la dite chaussée à notre domaine, parmi remboursant à la ville les capitaux à lever ou en acquittant les charges à leur indemnité. » Cependant l'État n'a jamais rien payé de ce chef.

Quand les droits de barrières furent abolis sur le territoire de la république [2], la ville ne demanda point d'indemnité pour le préjudice qu'elle devait en éprouver; mais, par contre, s'abstint de payer les intérêts des capitaux levés. Des bailleurs de fonds

« pour le produit être appliqué à l'entretien des dites chaussées et au « paiement des intérêts des capitaux à lever. »

En vertu d'un octroi du 1er mars 1762, Nivelles pava le chemin du pont d'Arquennes à *l'Equipée* (Feluy), pour faciliter l'accès des carrières de la localité; ce bras de pavé est devenu une voie vicinale de grande communication (arr. de la dép. perm. du 9 fév. 1846)

[1] 30 octobre 1764.

[2] Loi du 24 brumaire an v.

Digitized by Google

l'ayant actionnée pour le paiement de 39 années d'arrérages, l'État fut appelé en garantie et condamné à tenir Nivelles indemne de toute poursuite de ce chef [1]. Six ans après, le jugement fut réformé par la cour de Bruxelles [2], qui vit son arrêt cassé par la cour supérieure [3]. Saisie de l'affaire à son tour, la cour de Gand jugea comme celle de Bruxelles [4]. A la suite d'un second pourvoi, la cour de cassation rejeta définitivement les prétentions de la ville de Nivelles [5].

La ville de Nivelles eut à subir encore d'autres procès du chef d'entreprises de routes dans le Hainaut et dans le Brabant. En 1851, elle se vit avec une dette de fr. 465,525 [6].

De Lessines vers Renaix. — Durant la moitié de l'année, les chemins étaient inaccessibles, même aux piétons, dans le canton d'Ellezelles. Les malfaiteurs trouvaient là un refuge à l'abri de toute surveillance; c'était encore, sous la domination autrichienne, la *terre des débats*, un pays d'exceptions quant à la législation. Lors de l'invasion des armées alliées, les habitants y furent exempts de l'occupation militaire, à cause de l'impossibilité de parvenir jusqu'à eux. Enfin, en 1826, le canton était encore voué à une sorte d'ilotisme faisant contraste avec la civilisation progressive des alentours : la route précitée devait apporter un grand remède à ce triste état de choses.

On adjugea d'abord la section de Lessines à Flobecq [7], pour frs. 130,000. La continuation jusqu'à l'entrée d'Ellezelles fut ensuite ordonnée [8], puis entreprise pour fr. 179,300. L'achèvement

[1] Jugement du 23 juillet 1835.

[2] 11 novembre 1841.

[3] 2 juin 1843

[4] Arrêt du 26 juillet 1845.

[5] 26 juin 1847.

[6] Mémoire adressé par la ville à la Chambre des Représ., le 17 janvier 1851.

[7] Décrétée le 7 mai 1833.

[8] Arr. roy. du 16 juin 1835.

Digitized by Google

jusqu'à la limite de la province [1] fut adjugé pour frs. 95,600. Toute la route fut évaluée à frs. 583,478.

De Landelies à Montignies-le-Tilleul. — Avant la canalisation de la Sambre, Landelies communiquait avec la rive droite par un passage à gué. Comme la suppression de ce gué nécessitait un détour de deux lieues, on réclama son remplacement par un pont. Le gouvernement des Pays-Bas répondit que ce travail incombait exclusivement aux communes intéressées.

Le 9 décembre 1835, Landelies fut déclarée concessionnaire de la dite route dont elle adjugea les travaux pour fr. 21,675. La voie nouvelle, terminée en 1841, fut reprise par l'État en 1871, avant le terme fixé par l'acte de concession.

De Marchienne à la chaussée de Charleroy. — La station nouvellement établie sur le railway de l'État, de l'autre côté de la Sambre, était d'un accès trop difficile pour le débouché des marchandises pondéreuses à provenir des pays de Thuin, Beaumont et Chimay, alors privés de toute voie ferrée : l'unique pont qui existait à Marchienne sur la Sambre n'avait qu'une largeur de 3^{m} 80^{c}, et la rue y aboutissant était extrêmement étroite et dangereuse. Une bonne route était donc indispensable, soit sur l'emplacement de la voie existante, ce qui impliquait la reconstruction du vieux pont, soit sur un emplacement nouveau qui relierait directement la station à la place communale, moyennant un second pont à jeter sur un autre point de la Sambre. Ce dernier projet présentait certainement plus d'avantages pour la généralité. Mais, comme les intérêts de la rue commerçante *du Pont* pouvaient être lésés par un déplacement de circulation, le gouvernement voulut bien s'offrir à faire exécuter le premier projet. Chose singulière ! l'obstacle à la réalisation de ces intentions bienveillantes vint de ceux mêmes qui y avaient le plus d'intérêt.

Avant de sacrifier le second projet, mis en avant par l'administration des ponts et chaussées, avant d'entreprendre la reconstruction du vieux pont, le gouvernement voulait au moins savoir

[1] Arr. roy. du 18 juillet 1836.

Digitized by Google

ce qu'il lui en coûterait; il invita les propriétaires intéressés à faire connaître leurs prétentions quant aux prix des emprises nécessaires; il espérait bien, du reste, que ces propriétaires prendraient en considération la plus value à résulter pour eux des améliorations projetées. Mais, malgré des démarches réitérées, malgré les sollicitations les plus pressantes de l'autorité, nul ne voulut faire connaître le chiffre de ses prétentions. Tous s'imaginaient que le gouvernement avait l'intention bien arrêtée d'approprier l'ancien pont et l'ancienne rue, et qu'en mettant un contre-projet en avant, il n'avait en vue que d'obtenir par intimidation, des conditions meilleures: voulant donc lutter de ruse, ils aspiraient à faire payer le plus cher possible les emprises que, dans leur pensée, le gouvernement s'ingéniait à vouloir payer au plus bas prix.

Cette force d'inertie des habitants les plus intéressés finit par impatienter le gouvernement, qui ne pouvait demeurer indéfiniment dans l'indécision. Après avoir longtemps attendu sans obtenir la moindre réponse, il donna suite au second projet[1] et adjugea la construction d'un pont nouveau à 70 mètres en amont de l'ancien, pour le prix de fr. 64,100. C'était assurément plus qu'une menace, c'était un commencement de réalisation; eh bien! les habitants furent assez naïfs pour ne voir encore là qu'une menace, rien de sérieux.

Plus tard, désillusionnés enfin, ils vinrent offrir à l'État de lui rembourser toutes les dépenses déjà faites (plus de fr. 11.000), s'il voulait abandonner son entreprise; mais alors même, ils ne prirent pas la peine de déclarer, suivant la condition posée par le gouvernement, le chiffre des indemnités qu'ils entendraient réclamer. Tout arrangement devenant impossible, le pont nouveau fut achevé et livré à la circulation.

Les habitants qui s'étaient aveuglés par de fausses espérances, se laissèrent alors aveugler par la passion et cherchèrent en dehors d'eux-mêmes le motif de leur mésaventure. De là, les ré-

[1] Arr. du 14 juin 1842.

Digitized by Google

criminations qu'ils se mirent à lancer contre une partie de l'autorité communale et principalement contre M. le Bourgmestre De Cartier; de-là, ces polémiques et ces libelles dont la Chambre des représentants eut à s'occuper en 1843.

Restait à ouvrir une rue dans la direction de l'axe du pont neuf. Ces travaux [1] furent adjugés pour frs. 24,999, indépendamment des emprises, estimées à frs. 38,000.

A partir de l'achèvement de cette communication, l'industrie locale prit un développement des plus rapides : vingt ans après, les 646 hectares qui composent le territoire de Marchienne, renfermaient trente-trois fabriques, usines ou établissements, occupant 4,880 ouvriers, avec 91 machines à vapeur et représentant un capital social de fr. 22,370,000 !

D'Enghien vers Grammont. — L'idée de construire cette route remonte à 1770. L'instruction faite par le gouvernement en 1820, remit au jour l'ancienne opposition de la ville de Lessines, qui craignait de se voir enlever une grande partie du passage pratiqué sur la route de Soignies vers Grammont. Sollicité par les localités flamandes les plus intéressées, le gouvernement reprit l'affaire en 1827 et rencontra encore l'opposition de Lessines, qui voulait absolument obtenir la priorité pour une route de Lessines à Renaix. Mais cette fois, le gouvernement passa outre et décréta l'exécution de la route d'Enghien par voie de concession[2].

Le sieur Baugniet, déclaré concessionnaire, profita des subsides offerts jusqu'à concurrence de fr. 133,000; la route, achevée à la fin de 1840, fut évaluée à frs. 335,000.

La concession, mal administrée, ne produisit rien aux actionnaires. Les travaux d'entretien étaient négligés à tel point que le tribunal de Mons[3] autorisa le gouvernement à les exécuter d'office. Les mêmes négligences s'étant reproduites, le même tribunal [4]

[1] Décrétés par arr. royal du 2 décembre 1843.
[2] Arr. roy. du 29 août 1834.
[3] 1er avril 1847.
[4] 7 juillet 1853 et cour d'appel, 9 fév. 1858.

Digitized by Google

déclara le concessionnaire déchu de tous ses droits; la route revint par suite à l'État, avant l'expiration de la concession.

De Chimay vers Couvin. — Privé de grandes communications, le pays de Chimay ne pouvait écouler ses produits, ni se procurer les matières premières nécessaires à ses fabriques et usines. En 1830, une société qui voulait exploiter les minerais d'Entre-Sambre-et-Meuse, soumit au gouvernement le projet d'un canal de Chimay vers Couvin [1]; les événements de septembre le firent ajourner. D'ailleurs, on pouvait se contenter d'une route dont la construction avait été autorisée par le roi Guillaume. L'entreprise de cette route fut mise trois fois en adjudication sans résultat pour le Hainaut. Cependant la section située dans la province de Namur était achevée déjà, et l'on voyait avec regret que, faute de prolongement, l'utilité en était très bornée. Provisoirement et par mesure d'urgence, on la fit raccorder avec le chemin de *Boutonville* (Hainaut), au moyen d'une dépense de frs. 2,350.

En 1837, il restait encore une lacune de 5/4 de lieue environ; on ne parvint à la combler qu'après bien des démêlés et bien des démarches. C'est que le projet était dressé sur une trop grande échelle pour pouvoir présenter des avantages à un concessionnaire. Faute de ressources suffisantes, les communes refusaient de contribuer dans la dépense, dont elles n'appréciaient pas suffisamment l'utilité. Un autre projet plus conforme aux exigences locales ayant été dressé, le roi autorisa l'exécution par la Province [2]. La ville de Chimay fut alors déclarée concessionnaire pour un terme de 90 ans, avec droit au subside de frs. 65,750. Après son achèvement, la route fut évaluée à frs. 130,000.

La province de Namur ayant cédé à l'État la partie qui lui appartenait, le ministre des travaux publics s'offrit à reprendre également la section du Hainaut, en vue d'y supprimer les barrières. Cette reprise eut lieu de commun accord avec le Conseil provincial, le 1er janvier 1870.

[1] On trouve des détails à ce sujet dans le mémoire de M. De Puydt sur le canal de Meuse et Moselle, Mons, 1821.

[2] Arr. roy. du 23 septembre 1838.

Digitized by Google

De Chimay vers Rocroy. — Dès 1768, les états du Hainaut s'étaient adressés au gouvernement pour obtenir un cailloutage de Chimay vers Rocroy, etc. Rendre productive l'exploitation des forêts de la contrée, favoriser le transport, vers la Sambre et vers l'intérieur, des ardoises exploitées en France et des fers sortant des forges de *l'Eau noire*, activer enfin les relations commerciales entre les deux pays, tels étaient les principaux avantages qu'on voulait obtenir. Le sieur Carion-Delmotte, négociant à Mons, présenta, en 1825, une soumission prématurée; en 1829, on se trouvait encore avec un chemin sauvage, non entretenu, coupé par des cours d'eau, impraticable pendant la saison des pluies et nécessitant des attelages de 20 à 24 bêtes de trait. En 1838, la Province, autorisée à construire cette route, procéda à l'adjudication d'après un devis montant à frs. 280,350. Mais la soumission ne fut pas approuvée par le gouvernement, qui voulait donner la priorité à d'autres routes. D'ailleurs, le soumissionnaire découvrit dans le devis des erreurs en moins, si graves et si nombreuses, qu'il se voyait forcé d'abandonner ses offres. On dut procéder à de nouvelles études, en vue d'arriver à un résultat plus économique.

Cependant le besoin d'une route se faisait de plus en plus sentir dans ces parages. Lors de la révolution de 1848, de nombreux terrassiers y étaient revenus de France et végétaient sans travail, et sans pain; le commerce local était dans un état tout-à-fait désespérant. Affligé de cette situation, le Prince de Chimay s'efforce d'activer l'instruction du projet et offre la cession gratuite des emprises nécessaires à son exécution. Enfin, un arrêté royal du 19 avril 1850 décrète l'établissement de la route, avec le concours de la Province, de communes et de particuliers. Les terrassements et les ouvrages d'art adjugés pour frs. 96,825, les autres travaux pour frs. 77,500, furent achevés en 1853.

De Chimay vers Trelon. — La concession de cette route fut offerte en adjudication en 1830, sans succès. Un nouveau projet fut dressé, dont la dépense était réduite à frs. 75,000, et l'on parvint à obtenir tant de l'État que de 14 communes intéressées,

Digitized by Google

des subsides jusqu'à concurrence de frs. 48,000 [1]. Alors seulement on put trouver un amateur, qui acheva les travaux en 1838. En 1840, la voie fut élargie et rectifiée à l'entrée de Chimay. D'autres travaux de parachèvement ont fait monter la dépense totale de cette route à frs. 100,000 environ.

L'entretien, fort négligé, dut être exécuté d'office : cette mesure de rigueur amena le concessionnaire à abandonner ses droits en faveur de l'État [2].

De Châtelet à Gougnies. — Le sieur Puissant ayant sollicité l'établissement de cette route pour aboutir à ses forges de Gougnies, vit sa demande écartée par suite du système adopté pour la défense du pays. Le gouvernement de Guillaume s'opposa même à toute amélioration vicinale dans la direction d'Anthée. Cette route ayant été décrétée le 12 décembre 1831, le sieur Puissant en fut déclaré concessionnaire. Achevée en 1832, elle fut évaluée à frs. 100,000 environ. Comme elle était trop montagneuse et que beaucoup de voituriers préféraient prendre la route de Châtelineau vers Bouffioulx, la ville de Chatelet crut de son intérêt d'aplanir les montagnes de l'*Argilière*, de l'*Épine* et du *Bois de la Sarte*, travaux qui lui ont coûté environ frs. 23,000 (1846).

Le terme de la concession étant expiré en 1862, la route est devenue la propriété exclusive l'État.

De Châtelet à Couillet. — Décrétée sur la demande du sieur Henrard, directeur des usines de Couillet, qui fut déclaré concessionnaire. En présence de l'opposition des propriétaires de quelques maisons, il obtint d'ajourner indéfiniment l'acquisition et la démolition de ces maisons. Les travaux furent lents. Pressés de jouir de la communication nouvelle, les voituriers voulurent y passer bon gré mal gré, avant son achèvement : ils arrachèrent les pieux, maltraitèrent les surveillants, et même les gendarmes, requis pour la circonstance. Enfin, la route fut reçue en 1839,

[1] Arr. roy. du 23 avril 1836.
[2] Arr. roy. du 3 mars 1870.
[3] Arr. royal du 14 octobre 1835.

Digitized by Google

sous réserve des parties de maisons restant à incorporer, et évaluée à plus de frs. 140,000. En 1857, l'empierrement a été remplacé par un pavage, vis-à-vis du charbonnage du *Bourbier*.

Des habitations, des établissements industriels se sont élevés en si grand nombre le long de cette route, qu'elle forme une véritable rue. Adossée à un contrefort du plateau de Sambre-et-Meuse, elle ne reçoit guère de soleil, offre peu de pente et reste dans un état d'humidité constante; une énorme circulation à fortes charges de charbons, minerais, terres plastiques, briques, pannes, fer, etc., fait de cette route un vrai moulin à broyer la pierraille.

L'État a consenti à la reprendre avant l'expiration du terme de la concession [1].

De Châtelet vers Fosses. — Décrétée comme route provinciale [2]. La Province l'a cédée bientôt à l'État, sous la condition qu'elle jouirait, pendant 90 ans, du produit des barrières. Travaux adjugés en 1843 pour frs. 107,900; dépense totale frs. 156,413. L'État a repris cette route en vue d'y supprimer le droit de barrière [3].

De Châtelineau à Farciennes. — Route décrétée à la demande du sieur Gendebien, de Farciennes, qui fut déclaré concessionnaire [4]. Achevée en 1836, moyennant une dépense évaluée à frs. 70,000. Concession cédée à l'État [5].

De Wainage vers Velaine. — Cette route, qui traverse Lambusart et Baulet, a été décrétée par arrêté royal du 3 juin 1838, puis concédée au sieur Tarte, de Moustier-lez-Dames. En 1845, un jugement d'expropriation du tribunal de Charleroy a adjugé cette concession à MM. les comtes de Néverlée et de Courcy; reprise par l'État en vue d'y supprimer les barrières [6], cette route

[1] Arr. royal du 20 octobre 1870.

[2] Arr. royal des 15 novembre 1837, 23 septembre 1838 et 31 décembre 1841.

[3] Arr. roy. du 3 septembre 1867.

[4] Arr. roy. du 29 août 1834.

[5] Arr. roy. du 29 fév. 1868.

[6] Arr. roy. du 30 janv. 1869.

Digitized by Google

ressortit entièrement à l'administration des ponts et chaussées du Hainaut.

De Charleroy à Montignies-sur-Sambre. — Route décrétée par arrêté royal du 22 novembre 1839 [1], concédée au charbonnage du *Poirier*, à Montignies-sur-Sambre. La construction, achevée en 1842, a été évaluée à frs. 50,000. La Société concessionnaire sollicita l'autorisation de maintenir certains travaux qu'elle avait fait exécuter en 1863, sans autorisation. Les conditions imposées à cette occasion lui ayant paru trop onéreuses, elle offrit d'abandonner ses droits à l'État. Une convention en ce sens fut approuvée par arrêté royal du 10 avril 1870.

De Néderbrakel vers Renaix. — Route décrétée par arrêtés des 2 octobre et 6 décembre 1845. Bien que traversant Ellezelles et Flobecq, sur une étendue de 4,400^{m}, elle ressortit entièrement à l'Administration des ponts et chaussées de la Flandre Orientale.

De Frasnes à Ellezelles. — Route comprise dans la nomenclature de celles projetées en 1837, par le Conseil provincial. Des travaux plus urgents ayant eu la priorité, elle fut ajournée indéfiniment.

En 1854, le chemin qui relie ces deux communes fut déclaré de grande vicinalité : il n'y avait alors de pavés que sur un parcours de 451 ^{m}; les travaux se firent très irrégulièrement et ne furent terminés qu'en 1868; la dépense, évaluée à plus de frs. 180,000, fut couverte à l'aide de nombreux subsides de l'État et de la Province.

A la demande des deux communes, le Gouvernement consentit à faire de cette chaussée une route de l'État [2].

D'Anderlues à Bascoup. — Le charbonnage de Carnières restait improductif à cause de l'état des chemins, lequel, pendant huit mois de l'année, ne permettait pas aux voituriers de venir faire leurs chargements; pour arriver à Fayt (à 2 $^{1}/_{2}$ lieues d'Anderlues et de Fontaine-l'Evêque), les voituriers devaient aller par Binche, Bray, Péronnes et faire ainsi un détour d'environ cinq

[1] Modifiée le 21 juillet 1840.
[2] Arr. roy. du 23 juin 1870.

Digitized by Google

lieues. Le comte de Mérode fit, en 1828, un bout de pavé, du charbonnage de Bascoup jusqu'au *Placard*. Mais cela ne suffisait pas : il fallait ouvrir un débouché vers la Sambre aux houillères, ainsi qu'aux produits agricoles de cette contrée; le roi décréta donc l'établissement d'une route d'Anderlues jusqu'au pavé de Bascoup à Fayt [1]. MM. Dupont, sénateur à Fayt, Houtart-Cossée et Bouly furent déclarés concessionnaires pour 90 ans à partir de l'ouverture de la route [2].

De Gerpinnes vers Walcourt. — Section de chaussée vicinale convertie en route de l'État, par arrêté royal du 11 janvier 1873.

Routes provinciales.

Route de Tournay vers Douai. — Les ressources locales ne permettaient guère autrefois de construire de grandes routes tout d'un trait : on se bornait souvent à des travaux partiels et en quelque sorte provisoires. La route de Douai fut d'abord améliorée par les états du Tournaisis, à l'aide d'un emprunt autorisé par Louis XIV; un autre emprunt de 18,000 florins a été consacré à divers travaux complémentaires, que la nature humide du terrain rendait nécessaires; puis vint un troisième emprunt de 40,000 florins pour le même objet et pour le pavement de Tournay à Condé [3]. Les consaux de Tournay construisirent une nouvelle section hors la porte *Saint-Martin* vers Froidmont, sur une longueur de 164 verges [4]; les villages de Froidmont et de Rumes redressèrent et construisirent à neuf la chaussée depuis le cabaret de *Pique au Vent*, c'est-à-dire à partie de la section précédente, jusqu'au chemin de *Florend* [5]. En 1755, les états de Tournaisis

[1] Arr. des 21 mars 1832 et 15 mars 1833.
[2] Arr. du 25 août 1837.
[3] Octrois des 7 avril 1688, 4 novembre 1689 et 30 mars 1692.
[4] Résolution du 14 mai 1738.
[5] Village de Moulchin, confin du Tournaisis : octroi du 20 mai 1751.

Digitized by Google

redressèrent la route, depuis le pont de Vezon jusqu'au cabaret du *Cornet* (Rumes), et comblèrent les lacunes que présentait encore la chaussée; de ce chef il a été déboursé 35,728 livres.

De Tournay vers Renaix. — Cette route a raccourci d'une lieue le trajet qu'on faisait auparavant : elle a remplacé un ancien chemin impraticable pendant la saison pluvieuse et facilité le commerce des toiles de Flandres et des chaux du pays de Tournay. Elle fut construite par les états de Tournay et du Tournaisis, depuis la porte *Morelle* jusqu'au sommet du *Mont-Clipet*, limite de leur juridiction [1].

Après 1814, il y eut de longues contestations quant au classement de cette route, qui, pendant ce temps, resta comme en séquestre; c'est ainsi qu'on négligea de l'entretenir pendant une trentaine d'années, et qu'elle devint tout-à-fait impraticable, principalement à Mourcourt, où se trouvaient des excavations de quatre à cinq pieds de profondeur. Enfin, les états provinciaux obtinrent qu'elle fût rangée parmi les routes provinciales [2]. Cela souleva des réclamations de la ville de Tournay, dont les droits de propriété sur partie de la route étaient ainsi méconnus.

La direction à suivre pour son achèvement jusqu'à la frontière fit l'objet d'une longue instruction. Entretemps, on pava 667 m en 1827, 229m en 1829; on consacra à des travaux urgents le produit de ventes d'arbres qui longeaient cette route et celle de Douai.

Enfin, l'arrêté royal du 13 février 1830 fixa le tracé et ordonna l'achèvement par voie de concession [3]. On ne parvint d'abord à adjuger qu'un lot de 90 m. Les choses en restèrent là jusqu'après les événements de la révolution; on offrit de nouveau la concession avec des conditions plus avantageuses [4]; mais on ne put encore obtenir de soumission acceptable. Dans cet état de choses et la ville de Tournay ayant renoncé à toute prétention sur la

[1] Octroi de Marie-Thérèse du 10 janvier 1778.

[2] Arr. royal du 18 septembre 1822.

[3] La Flandre orientale était tenue de faire à ses frais le pavage de 1000m dans la traverse de Wattripont.

[4] Arr. royal du 11 octobre 1833.

Digitized by Google

partie anciennement construite par elle, la députation des états se décida à soumissionner elle-même. C'est ainsi que la Province fut déclarée concessionnaire d'une route qui réellement lui appartient en toute propriété[1]. Cette entreprise a coûté environ frs. 316,900.

De Warcoing vers Avelghem. — Route octroyée le 21 janvier 1761 aux états du Tournaisis.

De Soignies à Ghislenghien. — Nous avons déjà exposé les circonstances qui ont amené la construction de cette chaussée, en parlant de la route de l'État de Ghislenghien vers Grammont. Elle fut établie par les états, en vertu d'un octroi de Joseph II, du 29 octobre 1787. Les pavés saillants, pointus, dits *tête de Diamant*, qui composaient la chaussée, offraient plus de prise aux pieds des chevaux, mais rendaient le roulage beaucoup plus rude.

De Pâturages à Givry. — Section de la route de Quiévrain à Givry, dont la construction avait été décrétée le 25 novembre 1838. Après modifications de tracé[2], cette section fut adjugée pour frs. 584,000, y compris l'achat des terrains, et achevée en 1844, à l'aide de subsides. La commune de Pâturages a modifié le tracé sur son territoire.

De Tournay à Frasnes. — Route décrétée les 16 juillet 1840 et 8 novembre 1841. L'entreprise fut adjugée au compte de la Province pour frs. 410,000, y compris l'achat des terrains, etc. Les ouvrages devaient être achevés en 1842; mais l'entreprise marcha très mal et occasionna des ennuis continuels à l'administration. A la suite d'un procès, la Province fut condamnée à payer frs. 68,166, au lieu de frs. 222,816 que réclamait l'entrepreneur. Ce n'est qu'en 1863 que le conseil provincial vota les fonds nécessaires pour solder la dépense, à l'aide de subsides de l'État, de communes et de particuliers.

De Gaurain-Ramecroix à Bruyelles. — Décrétée le 23 septembre 1842, adjugée au prix de frs. 88,000, et terminée en 1845.

[1] Arr. roy. du 6 juin 1834.
[2] Arr. roy. des 30 avril 1842 et 2 août 1843.

Digitized by Google

La dépense totale, évaluée à frs. 129,631, fut couverte à l'aide de subsides communaux et particuliers.

De Pecq vers Lannoy. — Route décrétée le 2 octobre 1843, adjugée pour frs. 136,000. Les communes d'Estaimbourg, Pecq et Néchin devaient en outre payer frs. 10,000 à l'entrepreneur; mais elles ne purent le faire qu'au moyen d'un subside égal accordé par l'État. La route, achevée en 1846, fut évaluée à frs. 236,838.

De Binche à Solre-sur-Sambre. — La nature humide du sol rendait le chemin de Solre à Binche impraticable pendant quatre mois de l'année; pour aborder cette ville, la plus populeuse du district, les voitures de Solre allaient par Mons, soit un détour de sept lieues.

En 1827, Binche s'entendit avec quelques autres communes pour faire dresser un projet de chaussée, dont l'exécution fut entravée par le département de la guerre; cette ville se mit à la tête d'un nouveau pétitionnement, en 1832. Deux directions furent examinées. Comme le but était surtout de faciliter les relations avec le pays de Maubeuge et d'Avesnes, on donna la priorité au tracé le plus rapproché de la France [1].

La concession fut mise trois fois en adjudication, sans rencontrer d'amateur. Cependant on était pénétré de l'importance de cette route, tant pour Beaumont et Chimay, qui faisaient avec Binche un grand commerce de grains et d'écorces, que pour les houillères du Centre qui leur fournissaient du charbon en échange de leurs bois et espéraient augmenter beaucoup leurs expéditions entre Cousolre et Solre-le-Château. On majora les subsides offerts, jusqu'à concurrence de frs. 40,000; alors seulement on trouva un concessionnaire, le sieur Tarte, de Moustier-lez-Dames.

Mais on n'en fut pas plus avancé : aucun détail estimatif n'avait servi de base à l'adjudication; seulement la dépense avait été évaluée sommairement en 1832, à frs. 222,222. Or, après avoir fait ses calculs, le sieur Tarte trouva qu'au lieu de neuf hec-

[1] Arr. royal du 6 avril 1833 — Un embranchement vers Sartiau, décrété le 14 mars 1845, n'a pu recevoir d'exécution.

Digitized by Google

tures, il fallait en exproprier plus de 22, et que la dépense réelle ne s'élèverait pas à moins de frs. 520,000 ! Effrayés d'une pareille disproportion, ceux qui devaient s'intéresser dans l'entreprise se retirent aussitôt, laissant le sieur Tarte aux abois, dans l'impossibilité absolue d'aller plus avant. L'administration reconnut que la dépense réelle dépasserait d'environ 28 p. % l'évaluation de 1832, par suite de l'augmentation de la main d'œuvre, etc., et trouva qu'il n'était pas équitable de maintenir le sieur Tarte dans cette situation désastreuse, où chaque moment de retard emportait, disait-il, un lambeau de son existence. Alors eurent lieu de longues discussions entre les administrations et les charbonnages intéressés sur les difficultés pendantes.

La Province obtint de l'État la promesse d'un subside égal au quart de la dépense; mais fut arrêtée par l'impossibilité d'obtenir des communes un concours suffisant. En 1846, survint une crise alimentaire. Pressée de fournir du travail aux ouvriers, la Province adjugea pour son compte la section s'étendant depuis la route de Charleroy jusqu'à Merbes-le-Château, au prix de frs. 98,000. Le tracé de la seconde section ayant été modifié [1], celle-ci fut adjugée pour le prix de frs. 35,000. La route fut achevée en 1850.

Depuis 1856, la Province s'impose annuellement des dépenses extraordinaires pour remplacer des sections empierrées par des sections pavées. Dans la rue *du Moulin* (Merbes-le-Château), la chaussée n'avait qu'une largeur de quatre mètres, au point où elle fait un coude à angle droit; des accidents s'y produisaient à chaque instant; les chariots conduisant des arbres d'une certaine longueur devaient prendre une autre direction. La Province vient de remédier à cette situation fâcheuse.

Du Pont de Saint-Vaast à la ferme Picart. — Route décrétée en 1833, en même temps que la route précédente; adjugée pour frs. 48,900, indépendamment des emprises. Le détail estimatif était défectueux, le profil en longueur mal dressé : on dut tout changer

[1] Arr. roy. du 21 décembre 1848.

Digitized by Google

après coup ; les travaux ne furent terminés qu'en 1852. L'État intervint pour frs. 33,574, soit la moitié de la dépense estimative. Depuis 1856, on a réduit d'un mètre la largeur du pavé sur divers points.

De Marchienne-au-Pont à Ruaux et au Trieu de Courcelles. Embranchement de Ruaux à Trazegnies. — Chaussées décrétées le 6 mai 1842, à la demande de M. Jos. De Cartier, agissant au nom de plusieurs communes, d'industriels et de propriétaires, qui furent déclarés concessionnaires. La dépense était évaluée à frs. 356,931.

L'entretien étant toujours négligé, malgré les plus vives instances, on prit le parti de faire prononcer la déchéance des concessionnaires [1]. La Province, entrée en jouissance des péages, dut par contre exécuter des travaux de restauration pour une somme de frs. 43,831, y compris le remplacement de 220 mètres d'empierrement par un pavage.

De Celles vers Avelghem. — Route décrétée le 25 octobre 1845, adjugée en 1847 pour frs. 140,800 y compris l'acquisition des emprises.

De Fleurus à Gosselies. — Route décrétée le 26 novembre 1838. La concession ayant été offerte sans succès, on admit un nouveau projet [2], dont l'exécution fut adjugée pour compte de la Province, au prix de frs. 87,000. La route achevée en 1848 a coûté frs. 144,208. L'État est intervenu pour frs. 25,475.

Frasnes à Lessines. — Un vaste territoire entre Ath, Leuze, Renaix et Lessines était presque privé de route praticable. Les exploitants étaient obligés de se défaire à vil prix de leurs produits dans la saison où les chemins leur permettaient momentanément de les conduire; au contraire, les denrées du dehors, les matières premières, la chaux d'Ath, qui leur eût été si utile pour amender leurs terres froides et humides, ne pouvaient leur parvenir qu'à des prix excessifs Les habitants, déguenillés, sans pain, malades, se répandaient en troupes dans les villes voisines,

[1] Trib. de Charleroy, 13 février 1869.
[2] Arr. royal du 14 janvier 1846.

Digitized by Google

où ils offraient le spectacle le plus désolant de la prostration : certains mouraient d'inanition sur la voie publique. Cette contrée, voisine de l'état sauvage, fournissait autant de crimes et de délits que tout le reste de la province. Les routes de Frasnes à Lessines et d'Ath à Frasnes devaient porter un remède puissant à tant de maux. L'insuffisance de ressources fit longtemps ajourner l'exécution de la première.

L'hiver de 1845-46 s'annonçait sous les plus fâcheux auspices; le renchérissement excessif des denrées, accru par la maladie des pommes de terre, nécessita la création de nouveaux travaux pour venir en aide à la classe ouvrière. Alors, malgré toutes les oppositions, on admit un tracé suivant en zig-zacs nombreux les chemins vicinaux existants [1]. Les travaux adjugés pour frs. 340,500, furent achevés en 1848. La dépense totale de la route fut évaluée à frs. 381,330.

D'Ath à Frasnes. — Le commerce des toiles déclinait chaque année sur le marché d'Ath; la misère s'accroissait dans la même proportion. L'administration locale comprit d'où venait cet état de choses : depuis 130 ans, disait-elle, on n'avait amélioré en rien les communications d'une population déshéritée, de plus de 50,000 âmes. Elle sollicita donc avec instance l'établissement d'une route d'Ath à Frasnes; mais on ne tarda pas à reconnaître que les communes intéressées étaient trop pauvres pour qu'on pût admettre le devis présenté. Leurs ressources furent diminuées encore par la crise de l'industrie linière, qui mit des milliers d'individus sur le pavé. A cette crise succéda la maladie, la disette générale des pommes de terre; et, comme si une fatalité s'attachait au sort de ces malheureux déjà si éprouvés, la récolte plus que médiocre de 1846 vint mettre à l'apogée leurs longues misères. On fit donc dresser un second projet dont la dépense, quoique fort réduite, parut encore trop élevée. Le Département des travaux publics ayant promis d'intervenir pour frs. 30,000, le Conseil provincial avisa aux moyens d'exécuter une partie des travaux, les fonds disponibles ne permettant pas d'entreprendre

[1] Arr. roy du 14 juillet 1846.

Digitized by Google

le tout ; et il alloua un premier crédit de frs. 31,700. Comme il n'y avait pas encore d'arrêté royal décrétant l'établissement d'une grand'route d'Ath à Frasnes, la Députation permanente était invitée à déclarer le chemin de grande communication. La voie projetée ressortissant alors à la petite voirie, le Ministre des travaux publics se déclara dans l'impossibilité de maintenir sa promesse de subside.

Cependant la misère devenait de plus en plus intense dans les cantons d'Ath, de Frasnes et d'Ellezelles : on ne pouvait empêcher le vagabondage de familles entières qui n'avaient pour abri que des chaumières étroites, infectes, où ces malheureux croupissaient pêle-mêle. La seule commune d'Ellezelles devait frs. 30,000 au dépôt de mendicité de Mons, du chef de l'entretien de mendiants venus là pour trouver un dernier refuge. Le travail en plein air, un bon régime alimentaire pouvaient seuls relever ces populations, leur rendre quelque vigueur, et les garantir contre un avenir menaçant.

M. Dumon-Dumortier, alors gouverneur de la province, comprenant qu'il n'y avait point un moment à perdre, voulut s'affranchir des lenteurs administratives; et agissant, non en vertu d'une décision de la Députation permanente, mais comme commissaire du gouvernement, il arrêta une série de dispositions pleines de philantropie, pour organiser l'exécution des travaux de terrassement, par voie d'économie[1]. Il venait d'obtenir à cet effet du Département de l'intérieur, un subside de frs. 30,000, sur le crédit extraordinaire voté pour mesures relatives aux subsistances et l'on avait dressé un troisième projet dont le devis ne s'élevait plus qu'à frs. 205,000.

Quelques jours après, survint la révolution de France, qui refoula en Belgique un grand nombre de bras qu'il fallait occuper à tout prix ; M. Dumon-Dumortier s'empressa de faire acheter 145 brouettes, 23 pioches, des escoupes, des planches de roulage, etc., etc., et fit entamer les terrassements sur des propriétés privées, sans s'arrêter à la résistance des propriétaires qui préten-

[1] Arr. du 8 février 1848.

Digitized by Google

daient ne rien céder sans indemnité préalable. L'administration provinciale se vit menacée d'une trentaine de procès, sans compter que de petits cultivateurs étaient privés, les uns de leur grange, les autres d'une partie de leur habitation qu'ils n'avaient pas les moyens de remplacer ailleurs. Les individus lésés s'en prenaient surtout à M. Taintenier, bourgmestre de la ville d'Ath, notaire et conseiller provincial, qui, harcelé de toutes parts, réclamait à cors et à cris des fonds, pour calmer au moins les expropriés les plus impatients. Malgré tous ces obstacles, tous ces déboires, M. Dumon-Dumortier atteignit à peu près son but : 71,820$^{m\,s}$ de terrassements exécutés sur tous les points à la fois, occupèrent en même temps jusqu'à 304 ouvriers, qui reçurent ainsi de quoi vivre pendant cette période critique.

L'arrêté royal du 16 septembre 1848 décrétant la route provinciale d'Ath à Frasnes, permit de poursuivre légalement les ouvrages commencés, qui cependant traînèrent encore en longueur pendant plus de cinq ans, faute de ressources. La route restait impraticable, même très dangereuse, par suite d'éboulements et de stagnation des eaux. Les chemins coupés ou interrompus, là où la route les traversait en déblai et en remblai, mettaient cette localité dans une situation plus fâcheuse qu'auparavant, au point de vue des relations. Cela faisait beaucoup crier; des députations assiégeaient fréquemment les bureaux de toutes les administrations supérieures, qui ne pouvaient mener l'entreprise à bonne fin. Le Conseil provincial ayant affecté à cet objet frs. 28,929, à prélever sur le crédit de la voirie vicinale, les travaux furent enfin achevés en 1855.

De Sirault à Leuze. — Sollicitée par Belœil, depuis 1836, cette route fut décrétée le 17 février 1846. Les travaux ont coûté frs. 76,000, les emprises frs. 15,000 et les chemins vicinaux incorporés étaient estimés à frs. 79,049; la route, achevée en 1848, vaudrait donc frs. 170,049.

On employa par économie les matériaux les moins coûteux, ce qui rendit l'entretien très onéreux et nécessita des améliorations extraordinaires, presque chaque année.

Digitized by Google

Les communes traversées n'ont point accordé de subsides; la Province s'étant contentée de la cession des chemins à incorporer. Mais Ellignies-Sainte-Anne refusa la cession gratuite d'une bonne chaussée de 5,200 mètres courants estimée à frs. 26,000, et qui rapportait un péage assez productif. Après bien des pourparlers, l'administration locale céda cependant, mais sous la réserve expresse qu'il ne serait point établi de barrières dans la traverse d'Ellignies, ou bien que les habitants seraient exempts de la taxe. Cette réserve, que la Province considérait comme peu sérieuse, ne l'empêcha pas de placer un poteau au centre même d'Ellignies : de là de nouvelles protestations. Fatiguée de ne recevoir aucune espèce de satisfaction, la commune voulut intenter un procès à la Province. Le gouvernement ayant engagé celle-ci à terminer la difficulté amiablement, il y eut une transaction, ensuite de laquelle la commune d'Ellignies toucha un subside de frs. 4,000 que l'État avait accordé pour l'achèvement de la route.

De Liberchies vers Nivelles. — Route décrétée le 19 juillet 1841. Le projet a été modifié [1], de manière à réduire la dépense totale à fr. 158,315, environ. Les travaux, adjugés pour frs. 123,300, furent achevés en 1851.

D'Enghien vers Assche. — Route décrétée le 6 octobre 1848, adjugée pour frs. 22,330, y compris l'acquisition des emprises, et achevée en 1849.

De Dour vers Bavay. — Dès 1837, le baron de Royer, membre de la Chambre des représentants, à Dour, fit des démarches pour obtenir cette route; il publia en 1849 une brochure qui contribua à la faire décréter [2]. Adjugée pour frs. 86,200, expropriations comprises, elle fut achevée en 1854.

La chaussée communale qui rattache cette route au village de Boussu a été ouverte par le prince Alex. de Chimay à travers son bois, en vertu d'un octroi du grand Bailli du Hainaut [3], afin de

[1] Arr. roy. du 27 septembre 1847.
[2] Arr. du 18 mars 1852.
[3] Du 30 mai 1731.

Digitized by Google

permettre aux chariots de houille d'aboutir aux rivages dont il était propriétaire, d'une lieue environ sur la Haine. Cette chaussée ne se prolongeait pas réellement jusqu'aux rivages : les chariots devaient franchir quelques champs, moyennant indemnités. Les traces de ce passage de convention se sont conservées longtemps et ces champs sont encore appelés *Les carrières de Kars*.

Le concessionnaire était tenu de rendre compte tous les six ans ans du produit des barrières, la taxe devant être réduite au fur et à mesure du remboursement des frais de construction. Mais l'administration négligea de faire produire les comptes; de là de nombreuses difficultés qui furent tranchées à l'aide d'une transaction approuvée par arrêté royal du 4 décembre 1845.

Routes de l'État concédées.

Route de Belle-vue au Rond-de-Ville. — L'impraticabilité des chemins paralysait les expéditions de charbon ainsi que des grès de Wihéries, quand l'administration de Thulin obtint la concession d'une chaussée à établir entre le *Saint-Homme* et la Haine [1]. Cette chaussée ne fut construite d'abord que jusqu'à l'extrémité du village, la commune ne jugeant pas utile de la continuer, aussi longtemps qu'il n'existait pas de prolongement au-delà de la rivière. Ce prolongement ayant été exécuté par la société charbonnière de Belle-Vue jusqu'au Rond-de-Ville [2], la commune n'avait plus de prétexte pour se soustraire à ses obligations; mais reconnaissant son impuissance, elle ne trouva rien de mieux à faire que d'abandonner tous ses droits à la société charbonnière, sous condition, entre autres, d'exempter

[1] Octroi de Marie-Thérèse du 27 janv. 1763.

[2] En vertu d'acte d'autorisation du Conseil souverain du Hainaut du 26 juillet 1790.

Digitized by Google

les habitants du péage[1]. Toute la chaussée se trouva dès lors appartenir à la dite société, dont les droits ont été reconnus par la Députation des états, le 30 août 1823.

Par suite d'une action en expropriation (1843), la route dut être partagée : la Société de Belle-vue conserva les deux sections s'étendant du Saint-Homme à l'ancien lit de la Haine, et de la limite de Ville-lez-Pommerœul jusqu'au Rond-de-Ville. La partie intermédiaire fut dévolue au sieur Lefebvre, de Warcoing.

Le gouvernement dut recourir au tribunal pour obtenir les comptes périodiques exigés par les octrois de concession. Le jugement, rendu le 8 mars 1856, déclare que « dès sa cons-« truction, la chaussée dont s'agit au procès a fait et qu'elle « n'a pas cessé de faire depuis, partie du domaine public de « l'État, avec tous les travaux d'art, maisons des tenants-bar-« rières et autres dépendances, les concessionnaires n'ayant « obtenu d'autre droit à cet égard que celui de percevoir le pro-« duit des péages, des amendes et des plantis, pour se couvrir « des frais de construction et d'entretien des routes, etc., etc. »

La Société de Belle-vue, seule mise en cause, produisit des comptes d'où il est résulté que les produits de la chaussée n'avaient point permis d'éteindre la plus petite partie du capital affecté à sa construction et n'avaient pas même suffi pour couvrir les intérêts et les frais d'entretien. Dès lors, le gouvernement eut la certitude que l'éventualité prévue dans les octrois, pour la reprise de la route, était loin d'être réalisée.

De Marchienne-au-Pont à Beaumont. — Le projet d'une route entre Charleroy et Beaumont r monte au gouvernement du Prince-Évêque de Liége. On échoua en 1828 devant les observations du génie militaire. Enfin, on décida de faire aboutir cette route à Marchienne : la concession a été adjugée, pour 90 ans, au sieur S. Pirmez, de cette commune[2].

L'achèvement des travaux fut retardé par l'incertitude où l'on

[1] Convention approuvée le 17 septembre 1791, par leurs A. R. Marie et Albert.

[2] Arrêtés royaux des 25 août 1833, 3 avril 1834 et 21 juin 1834.

Digitized by Google

s'est trouvé longtemps quant à la restauration ou à la reconstruction du pont dont nous allons parler. Cependant, l'industrie locale, trop longtemps comprimée, avait tellement hâte de profiter de la nouvelle communication, que les voituriers enlevèrent de vive force ce qui faisait encore obstacle au passage et se mirent, bon gré mal gré, à parcourir la route dans toute sa longueur. Vivement sollicité par les concessionnaires, le gouvernement autorisa la perception des péages, à peu près comme si la route eût été achevée; elle était loin de l'être.

A la traverse de la Sambre, il y avait un ancien pont très étroit avec des abords inclinés, incommodes pour le roulage. D'après leur cahier des charges, les concessionnaires devaient solder les travaux que l'État se réservait d'y exécuter, la dépense devant toutefois rester au-dessous de frs. 15,000; c'était une condition de la délivrance du subside de frs. 60,000 promis par l'État. L'exécution de cette clause fit naître une longue polémique, de nombreuses difficultés. De 1835 à 1840, les concessionnaires ne cessèrent d'insister pour que ce grand ouvrage d'art fût reconstruit à neuf aux frais de l'État. Pendant qu'on discutait sans aboutir, les travaux de la chaussée étaient forcément suspendus dans la traverse de Marchienne. On atteignit ainsi l'année 1862 : la reconstruction du vieux pont avait perdu son caractère d'urgence, par suite de l'établissement, à 70 mètres en amont, d'un pont neuf dépendant d'une route voisine [1].

De Charleroi à Marchienne-au-Pont. — En 1836, M. S.

[1] Voir, page 253, *route de l'État de Marchienne à la chaussée de Charleroy.* — Les concessionnaires sont tenus de payer à la commune de Marchienne une indemnité annuelle de frs. 423,28 pour le péage qu'elle percevait sur le vieux pont, lequel existait déjà en 1570, si l'on en juge par une pierre portant ce millésime qui a été sauvée par un voisin, lors d'une destruction partielle, à la fin du siècle dernier. La commune a vendu au Prince-Évêque de Liége le bois de *Baillemont*, pour se procurer les ressources nécessaires à la reconstruction de plusieurs arches. Nous avons trouvé un octroi du 6 novembre 1713 majorant le péage pour la reconstruction du pont, détruit lors des dernières guerres. Le gouvernement l'a fait démolir en 1867, pour y substituer une passerelle en fer.

Digitized by Google

Pirmez, administrateur de la route concédée de Marchienne-au-Pont à Beaumont, sollicita la construction de la chaussée qui nous occupe et d'un canal traversant le territoire de Marchienne. Les grands établissements industriels qui s'élevaient dans la localité comme par enchantement, rendaient indispensable ce double travail, qui ne tarda pas à être décrété. Une société représentée par M. J. Wauthier, de Charleroy, obtint la concession pour un terme de 90 ans. L'entreprise ne marcha pas très bien, de sorte que la route n'a pu être reçue définitivement qu'en 1852; elle fut estimée à frs. 70,000.

De Châtelet au Campinaire. — Le pont qui fait partie de cette route a remplacé le passage à gué qui existait à Pont-de-Loup avant la canalisation de la Sambre. La route, décrétée le 29 mai 1834, sur la proposition du sieur Tarte, de Moustier-lez-Dames lui fut concédée pour 90 ans, à partir de l'ouverture à la circulation [2]. Cet entrepreneur ne s'était pas bien pénétré de ses obligations, et reprocha ses mécomptes aux agents de l'autorité, qu'il considérait comme ses ennemis implacables. Le gouvernement lui permit d'ajourner l'acquisition et la démolition de deux maisons qui devaient être emprises à Pont-de-Loup. On expérimenta le Mac-Adam, système nouveau dans le pays; mais, soit par vices de construction, soit plutôt à cause du trop fort roulage, la chaussée était détruite si fréquemment, qu'elle ne put être reçue avant avril 1837; le concessionnaire avait été autorisé d'avance à percevoir les péages [3]. La dépense totale fut évaluée à frs. 165,000.

La concession, administrée par la Société anonyme des routes réunies, à Charleroy, fut cédée en 1845 à MM. les comtes de Néverlée et de Courcy, domiciliés respectivement dans le Loiret et dans le département de Seine-et-Marne [4].

Embranchements sur Châtelineau et Châtelet. — Longtemps,

[1] Arrêté royal du 16 mars 1839
[2] Arrêté royal du 1er août 1834.
[3] 12 août 1836.
[4] Jugement du tribunal de Charleroy, 18 janvier 1845.

Digitized by Google

Châtelet conserva des rues étroites, tortueuses, fort inclinées, où il y passait chaque jour plus de 200 chariots formant un tel encombrement, qu'ils devaient attendre souvent plusieurs heures avant d'obtenir leur tour. En 1841, les sieurs Crame et Decot demandèrent la concession de deux chaussées qui devaient remédier à cette situation intolérable; cependant, ces chaussées ne furent décrétées [1] et exécutées que malgré l'opposition la plus vive de l'autorité locale : un grand nombre de commerçants prétendaient que leurs intérêts souffriraient du détournement de la circulation, qui ne se pratiquerait plus par l'intérieur de la ville. D'un autre côté, le pontonnage communal allait être anéanti par l'établissement du pont nouveau compris dans le projet. Néanmoins, après beaucoup de vaines tentatives de conciliation près des réclamants, la soumission de MM. Crame et Decot fut approuvée par le roi [2].

Loin de se résigner, en acceptant le fait accompli, le conseil de Châtelet ne laissa échapper aucune occasion de critiquer amèrement les actes posés tant par les concessionnaires que par la Province et le Gouvernement : le roi dut annuler [3] une délibération que le conseil se proposait d'envoyer à tous ses électeurs, et dont la considération du pouvoir aurait pu souffrir.

Les parties intéressées finirent par se mettre d'accord sur les bases d'une fusion; le produit du péage unique existant actuellement appartient par moitié à la ville de Châtelet et au sieur Crame [4]. La concession, qui a pris cours le 1er janvier 1844, expirera le 1er janvier 1894.

Jonction des routes de Châtelet à Couillet et de Châtelet à Acoz. — L'arrêté royal du 9 juillet 1842, qui décrète les embranchements dont nous venons de parler, prévoit le cas de leur prolongation jusqu'à Bouffioulx. Cette éventualité, tant redoutée par le conseil communal de Châtelet, devait se réaliser bientôt : MM. Crame et Decot présentèrent à cet effet un projet dont ils furent

[1] Arrêté royal 9 juillet 1842.
[2] Idem du 15 avril 1843.
[3] Idem du 5 janvier 1850
[4] Idem du 16 janvier 1853.

Digitized by Google

déclarés concessionnaires pour 90 ans [1]. Ils ont construit, comme dépendance de la concession, un pavé aboutissant à la route de Couillet à Châtelet.

Route de Châtelet à la station de Châtelineau. — Ce pavé traverse la Sambre. Le sieur Fromont, fondé de pouvoirs des sieurs Goret et de Wouters d'Oplinter, en a obtenu la concession pour 90 ans [2], expirant le 16 juillet 1957. Le cahier des charges laisse à l'État la faculté de racheter cette concession, quant il lui plaît. La chaussée, terminée en 1867, a coûté environ frs. 240,000.

De Couillet à Gilly. — Le développement extraordinaire de l'industrie et des exploitations houillères nécessitait cette nouvelle route, décrétée le 24 juillet 1837. MM. Baudour et consors en obtinrent la concession pour 60 ans, à partir du commencement de la perception [3], laquelle fut autorisée le 18 février 1840. La dépense totale atteignit environ frs. 135,000.

D'Acoz vers Florennes. — Cette route avait été décrétée par arrêté du 26 février 1841. Le sieur Baudour, de Dampremy, fut déclaré concessionnaire [4]. Le projet comprenait un embranchement de Loverval à Gerpinnes, qui n'a pas été exécuté, la construction du chemin de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse en ayant diminué considérablement l'utilité.

De Gougnies vers Mettet. — Cette route qui ressortit au service de la province de Namur, fut décrétée le 23 mars 1839 et concédée au sieur de Longrée-le-Cadet, de Biesmes. La section située dans le Hainaut a coûté frs. 2,025,92 dont le quart fut payé par la Province à la condition expresse que cette section lui appartiendrait. Mais cette condition n'a jamais été consacrée par arrêté royal : le gouvernement a déclaré en 1868 qu'il n'y avait pas lieu d'y avoir égard.

---

[1] Arrêté royal des 5 juillet 1845 et 6 mai 1847.
[2] Idem du 12 octobre 1865.
[3] Idem du 7 octobre 1837.
[4] Idem du 3 avril 1841.

Digitized by Google

Routes provinciales concédées.

Route de Lobbes à Sartiau. — Concédée à M. le Marquis d'Aoust [1], et achevée en 1842 moyennant une dépense totale de frs. 120.000 environ. La concession expire en 1930.

De Tournay vers Roubaix. — Décrétée [2] pour mettre Tournay en rapport avec les fabriques de Roubaix et de Tourcoing, cette route fut concédée pour 90 ans, à MM. Duchâteau frères [3]. Dépense présumée : frs. 224,934. L'État est intervenu pour frs. 30,000. Les concessionnaires sont tenus de payer annellement aux communes de Froyennes et de Templeuve des indemnités de frs. 500 et frs. 610 respectivement. La concession expire le 26 octobre 1929.

De Mons au Rœulx. — Route décrétée par arrêté royal du 4 mars 1839 [4]. MM. le comte Visart de Bocarmé, Monoyer, Soupart et Carpentier furent déclarés concessionnaires pour 90 ans [5]. Ayant accepté de confiance l'évaluation du devis approuvé (frs. 398,089), ils eurent le regrêt de constater que la dépense s'est réellement élevée à frs. 532,910, non compris les intérêts dûs aux actionnaires.

Le cahier des charges porte à 5 m la largeur de la chaussée pour mieux résister aux transports des houillères du Centre; mais elle était à peine achevée que les Chambres décrétèrent le railway de Mons à Manage, qui devait enlever à la concession la majeure partie de ces transports. Les concessionnaires se voyant dans une très mauvaise affaire, firent de nombreuses démarches pour être indemnisés par le gouvernement. Celui-ci, qui avait déjà alloué un subside de frs. 71,700, craignait de poser un précédent de nature à l'entraîner dans de grands sacrifices; mais il fit en sorte

[1] Arrêtés royaux des 28 mars, 1er novembre 1839 et 27 février 1840.
[2] Arr. roy. du 23 juillet 1838.
[3] Idem du 22 janvier 1839.
[4] Modifié les 1er mars 1840 et 26 février 1841.
[5] Arr. roy. du 10 août 1839.

Digitized by Google

que les entrepreneurs de la voie ferrée payèrent aux concessionnaires de la route une indemnité de frs. 60,000.

Une section détruite sur 800^{m} de longueur par les inondations de 1850, fut reconstruite sur 3^{m}50 de largeur seulement. Par mesure d'économie, les concessionnaires conçurent l'idée de continuer cette réduction de largeur sur toute l'étendue de la chaussée ; le conseil provincial s'y opposa [1].

De Mons vers Bavay. — Route décrétée le 8 août 1839 [2] ; concédée pour 90 ans à MM. Goffin, de Jemappes, et Descamps, Jean-Baptiste, de Genly [3] et terminée en 1842 : dépense évaluée à frs. 347,130. Jusqu'en 1850, nos voituriers ne purent guère continuer au-delà de la frontière, le génie militaire s'étant opposé, en France, à la prolongation de la route.

De Beaumont vers Solre-le-Château. — Route décrétée le 14 novembre 1840 et concédée pour 88 ans, à MM. Lebacq, frères, de Beaumont [4]. L'entreprise a coûté frs. 73,000 environ.

L'emplacement des barrières ayant été modifié par arrêtés royaux, divers individus refusèrent de payer la taxe dans les conditions nouvelles ; le tribunal de Charleroy les acquitta, en déclarant illégale toute perception contraire à l'acte de concession ; le procureur général près la cour d'appel et le ministre de la justice émirent l'avis que le tribunal avait bien jugé. En conséquence, les arrêtés prérappelés furent abrogés.

Le revenu de la route, pendant l'année la plus favorisée, n'a pas dépassé 202 frs. La concession expire le 21 juin 1931.

De Saint-Ghislain à Chièvres. — Les états provinciaux ont reconnu, dès 1828, l'utilité de cette route qui n'a été décrétée que le 27 mars 1837 [5]. Elle devait s'étendre jusqu'à Ghislenghien ; mais, malgré les nombreuses démarches de M. le comte Duval de Beaulieu, on ne put assurer la construction de la section de Chièvres à Ghislenghien, laquelle finit par être abandonnée.

[1] Séance du 9 juillet 1852.
[2] Le tracé a été modifié par ar. roy. du 5 juin 1841.
[3] Arr. roy. du 24 mars 1841.
[4] Idem 19 juillet 1841.
[5] Le projet a été modifié par ar. roy. des 22 décembre 1841 et 8 juin 1843.

Digitized by Google

La route de Saint-Ghislain à Chièvres, adjugée à MM. Duchâteau frères, de Grandglise[1], fut achevée en 1845, moyennant une dépense totale évaluée à frs. 476,179; l'État est intervenu pour frs. 125,000. La concession expire le 18 octobre 1935.

D'Anderlues à Courcelles. — Route décrétée le 20 novembre 1840; concédée[2] aux communes de Courcelles, Souvret, Forchies-la-Marche et Fontaine-l'Évêque, aujourd'hui représentées par M. Englebienne J.-B^te^, de Souvret; achevée en 1846. La concession expire en décembre 1937.

De Gosselies à Liberchies. — L'arrêté du 19 juillet 1841 avait décrété la construction d'une route jusqu'à la limite du Brabant; mais on ne put trouver de concessionnaire pour le tout. Le tracé ayant été modifié[3], de manière à réduire la dépense, la route jusqu'à Liberchies fut concédée à la commune de Thiméon pour 90 ans, expirant le 22 janvier 1939[4].

De Gosselies au Rœulx. — Route décrétée le 11 mai 1840; concédée pour 90 ans[5] à une société représentée actuellement par M. Larsimont, bourgmestre de Trazegnies; et achevée en 1844, moyennant une dépense de frs. 505,736.

Au 1^er^ mai 1846, la situation financière de la société présentait un déficit de frs. 63,000. Quelques actionnaires ont alors fourni les fonds, moyennant d'avoir la route et ses revenus comme garantie jusqu'au remboursement; la concession expire en mars 1932.

De Mons à Eugies. — Route concédée à MM. Goffin, de Jemappes et Quenon, de Mons[6], qui mirent l'entreprise en société anonyme; achevée en 1848, la route fut évaluée à frs. 305,969; la traverse de Frameries fut élargie en 1868; la concession expire le 28 janvier 1938.

[1] Arrêté royal du 7 septembre 1842
[2] Idem des 26 septembre 1842 et 25 décembre 1844.
[3] Idem du 19 octobre 1846.
[4] Idem du 4 février 1847.
[5] Idem roy. du 3 avril 1841.
[6] Idem roy. des 24 août 1846, 3 juin 1847 et 21 novembre 1846.

Digitized by Google

De Binche à Morlanwelz. — Route décrétée le 2 avril 1848; le devis, s'élevant à frs. 188,536, ne comprend pas la traverse de Binche, qui fut maintenue dans son ancien état : seulement, l'ancienne porte de Bruxelles a été démolie comme trop étroite. La concession, accordée avec garantie de subsides montant à frs. 93,800 [1], appartient à la v^e^ Louis Ghislain, de Fontaine-l'Évêque.

De Tournay à Antoing. — Le devis s'élevait à frs. 174,000, non-compris la valeur des chemins incorporés; M. Dapsens, Ad., maître de carrières, à Tournay, fut déclaré concessionnaire, avec garantie de frs. 120,700 de subsides [2]. Cette concession, cédée à MM. Dumon et C^ie^, à Tournay, expire le 22 décembre 1936.

Routes communales concédées.

A Élouges. — Le transport des charbons rendait les chemins de cette commune complétement impraticables en hiver, quand le conseil souverain du Hainaut autorisa l'administration locale à construire quatre bras de pavés, moyennant péages [3]. La taxe était exigible pour le passage de dix moutons, de chaque bête à cornes, de chaque cochon, de chaque cheval, chariot, *benne*, etc. La durée de la perception était limitée à 12 ans; Marie-Thérèse en permit la continuation indéfinie, et autorisa les concessionnaires à construire un cinquième pavé avec une nouvelle barrière, « laquelle ils tiendront fermée à l'exemple de celles des états « sur la chaussée de Mons à Valenciennes [4]. »

Ces concessions furent confirmées par les états députés [5], moyennant modifications. En 1837, le conseil communal protesta

[1] Arrêté royal du 29 décembre 1849.

[2] Arr. des 24 décembre 1840, 26 avril 1846 et 18 novembre 1844.

[3] Octroi du 21 juin 1719. Un acte du maître fossier y est annexé.

[4] Octroi du 21 juin 1758. Ce pavé, de 243 verges, devait partir de *la Marliere*, où se trouvait le corps de garde du village.

[5] 17 juin 1820 et 5 janv. 1825.

Digitized by Google

contre ces dernières ; mais le ministre de l'intérieur décida, le 12 septembre 1838, que le pouvoir attribué aux états de ne point maintenir les octrois soumis à confirmation, renferme naturellement celui de les modifier.

La commune d'Élouges voulant harmoniser toutes ces anciennes taxes avec notre législation actuelle, obtint à cet effet l'arrêté royal du 13 décembre 1864, valable pour une période de dix ans.

Chaussée de Charleroi à Gilly. — En 1713, le magistrat de Charleroy décide de réparer « les plus méchants endroits du che- « min du faubourg » et d'y faire une chaussée vers Gilly, ce qui soulève l'opposition des habitants qui pouvaient être lésés par le déplacement du transport des charbons. Le 6 juillet 1756, l'octroi est enfin délivré par Marie-Thérèse. D'après le préambule de cet octroi « le grand chemin qui traverse le faubourg seroit pendant « les deux tiers de l'année impraticable, ce qui obligeroit les « chartriers et voituriers de houille et de fer, de cultiver à grands « frais le gré des propriétaires des terres voisines, pour avoir « passage sur leur terrein, par où le prix de ces marchandises « augmente au préjudice du public, et fait dérouter les dits char- « triers et voituriers qui prennent leur route vers Gosselies allant « sur Fleuru, qui fait un détour de près d'une lieue. »

La taxe perçue sur chaque *benne* de charbon, ou autres voitures, sur chaque cheval, mouton ou cochon, etc., rapportait 855 florins, en 1792 ; elle n'en procurait plus que 400, l'an III de la république.

Maintes fois, les droits de la ville ont été contestés, puis reconnus. Ainsi, l'an IV, on avait confondu les barrières du faubourg parmi les barrières à adjuger pour compte du département. Libre-sur-Sambre ayant réclamé, l'administration centrale reconnaît que le péage dont il s'agit « est particulièrement affecté à cette chaussée, qui est d'autant plus importante qu'elle donne une circulation facile au commerce de houille, la plus intéressante de ses ressources. » Même confusion se renouvelle l'an VI : la ville est réintégrée dans sa propriété, à compter du 1er germinal

Digitized by Google

an x [1]. En août 1849, le ministre des travaux publics revendique le droit de barrière en question : il est débouté de ses prétentions par les tribunaux [2]. Pendant ce procès, de nombreux industriels, croient pouvoir se refuser au paiement de la taxe ; ils sont condamnés par divers jugements confirmés en cassation [3]. Du 1er janvier 1850 au 30 avril 1856, le gouvernement avait pourvu par erreur à l'entretien de cette route ; il réclama le remboursement de ses débours ; la ville y fut condamnée par les tribunaux [4].

Du mayeur Danau. — L'octroi du 28 septembre 1764 accordé à Nicolas Danau, fut confirmé par la Cour Souveraine, par l'administration centrale de la république et par les états provinciaux [5]. Cette petite chaussée aboutit à la route de Valenciennes, en face du pavé Richebé. L'octroi réserve à l'impératrice le droit de l'unir aux domaines, pourvu que le concessionnaire ait été remboursé de ses avances.

De Mont-en-peine. — Cette chaussée, traversant Ciply, fut construite en vertu d'arrêté du préfet du 8 messidor an XII ; la société de l'Agrappe et Grisœul a cédé ses droits au concessionnaires de la route provinciale de Mons à Bavay, et aux sociétés charbonnières d'Hornu et Wasmes, du Haut-Flénu et du couchant du Flénu. A l'expiration de la concession, c'est-à-dire le 20 octobre 1932 [6], la chaussée de Mont-en-peine reviendra aux communes sur le territoire desquelles elle est située.

De Pâturages à Quaregnon. — En 1817, Pâturages offrit à Quaregnon, de construire à ses frais une chaussée empruntant les deux territoires sur une largeur uniforme de 10 m. Quaregnon ayant consenti, au moins tacitement, une concession non limitée fut accordée à la seule commune de Pâturages [7] ; en 1868, l'admi-

[1] Arr. du préfet du 24 fruct. an IX.
[2] Cour d'appel, 8 août 1853.
[3] Arrêt des 13 février et 17 juillet 1854
[4] Cour d'appel, 21 juillet 1862.
[5] 24 septembre 1774. 17 pluv. an III. 18 septembre 1822.
[6] Arr. royal du 11 novembre 1845.
[7] Arr. royal du 9 novembre 1819.

Digitized by Google

nistration de Quaregnon crut voir un abus, un empiétement de pouvoir dans la perception pratiquée sur son territoire, et voulut intenter une action judiciaire à la commune de Pâturages; mais l'autorité provinciale s'opposa à ces poursuites.

D'Anderlues à Thuin et à Lobbes. — Lors de l'entrée des armées françaises (1794), la ville de Thuin vit décliner ses fabriques d'étoffes de laine, qui se transportèrent dans les villes voisines, en vue de pouvoir transporter leurs produits moins difficilement. Fatiguée de son isolement, la ville de Thuin se concerta avec la commune de Lobbes pour se raccorder avec la route de Binche à Charleroy [1]. Les travaux, achevés en 1825, sous la surveillance de l'administration des ponts et chaussées, ont coûté 62,275 flor., dont $^2/_3$ payés par Thuin et $^1/_3$ par Lobbes. Le produit des péages et les frais d'entretien sont répartis dans la même proportion, entre ces deux communes.

Chacun des deux embranchements traverse la Sambre. Le pont de Lobbes, primitivement construit en bois par l'abbaye, s'écroula au x^e^ siècle, sous le poids de la multitude accourue pour assister à la fête de Saint-Pierre-ès-Liens. Rétabli, il s'affaissa de nouveau et fut reconstruit en 1140. Une troisième catastrophe eut lieu, en 1196; il fut rebâti solidement en pierres de style ogival, en 1329, par les soins de l'abbé Jean. On trouve dans un recueil manuscrit, sous la date du 20 janvier 1574, un record de la justice de Lobbes touchant la restauration faite par la communauté, ensuite d'un mandement du Prince-Évêque ordonnant que ce pont soit rétabli aux frais des habitants. Lors de la destruction de l'abbaye par les armées républicaines (1794), le pont tomba dans le domaine public. L'arche du milieu fut convertie en arche marinière, lors de la canalisation de la Sambre. En 1854, le pont était dans un état de délabrement tel que l'une des arches menaçait ruine. On le démolit par ordre du gouvernement, pour le remplaçer d'une manière conforme aux intérêts de la navigation, moyennant une dépense de frs. 42,000. Cet

[1] Arr. royal du 10 mars 1819.

Digitized by Google

ouvrage d'art est entretenu par la commune, sauf le pont-levis, qui est une dépendance de la Sambre canalisée.

Le pont de Thuin a été construit lors de la canalisation de cette rivière. Vers 1830, la ville voulut le supprimer pour le reporter sur un autre point vers la Ville-Haute; il en résulta de vives réclamations, une véritable émeute. Les travaux se poursuivaient activement, quand un soir les habitants de la Ville-Basse font irruption sur la Ville-Haute, armés de bâtons ou d'armes meurtrières, avec un grand nombre de torches ardentes. Les plus terribles menaces sont alors vociférées et peu s'en est fallu qu'on ne mît le feu aux maisons. L'autorité locale craignant de grands malheurs, céda devant la révolte et fit détruire les travaux en cours d'exécution.

De Beaumont vers Coursolre. — Route décrétée à la demande de la ville de Beaumont [1]. La concession, accordée pour 70 ans à M. le comte de Caraman, paire de France, prend fin le 27 janvier 1900. Alors, la perception sera abolie et la voie retournera aux communes traversées : Leval Chaudeville et Leugnies.

D'Arembert. — Le pont de Sambre, avec la chaussée y aboutissant, appartenait de temps immémorial, à la maison d'Arembert, lorsqu'il fut cédé à la ville de Châtelet (1830); ce pont presque en ruines et d'ailleurs trop étroit pour les exigences de la circulation, fut reconstruit moyennant une somme de frs. 89,347.

En 1845, MM. Crame et Decot obtinrent la concession d'une route qui devait tarir le produit du pontonnage perçu par la ville de Châtelet; après des contestations longues et vives, les intéressés finirent par fusionner leurs deux concessions en une seule [2].

De Châtelet à Gerpinnes. — Le chemin se confondait, jusqu'à Bouffioulx, avec le lit du ruisseau d'Acoz. Aucune voiture ne pouvait y passer que par la gelée ou pendant les grandes sécheresses. Bouffioulx le fit empierrer (1827), et sollicita l'autorisation d'y

[1] Arr. du 9 juillet 1825.
[2] Voir ci-devant p. 277.

Digitized by Google

percevoir un péage. La députation des états exigea que la chaussée eût au moins 25,000 mètres. Cette condition ayant été remplie, le roi Guillaume refusa néanmoins la concession demandée, cette chaussée étant réputée contraire aux intérêts de la défense du pays. En 1832, elle dut être reconstruite sur Bouffioulx et Acoz, tant le gros roulage l'avait abîmée.

Sur ces entrefaites, MM. Isidore Dupont, de Dorlodot et Wilmar, maîtres de forges et de hauts-fourneaux, obtinrent de pouvoir établir une route beaucoup plus large, mieux conditionnée, laquelle coûta environ frs. 75,000 ; ils étaient en même temps autorisés à jouir de péages pendant 20 ans[1]. La circulation industrielle continua d'être si active dans la localité, qu'il fallut encore de grands sacrifices pour maintenir l'empierrement en état de viabilité.

Désirant éloigner une charge trop onéreuse pour elles, les deux communes intéressées firent proroger la concession jusqu'en 1856, moyennant dédommager les concessionnaires par une majoration du droit à percevoir. L'industrie avait pris un tel développement, qu'il devint matériellement impossible de maintenir l'empierrement, lequel fut remplacé par un pavage, sur Bouffioulx en 1863, sur Acoz en 1866.

De Wihéries vers Élouges, avec embranchement. — Pour procurer un libre débouché à ses carrières de Wihéries, la Ve Chevalier établit d'abord 400 à 500 mètres courants de pavage aux endroits les plus mauvais. En 1830, elle soumissionna au prix de 8,641 florins, à payer par la commune, l'achèvement des travaux, reçus ensuite par l'administration des ponts et chaussées. Cette concession est aujourd'hui fusionnée avec la suivante.

A Wihéries : trois bouts de pavés. — Décrétés par arrêté royal du 9 octobre 1837, et concédés à la commune de Wihéries pour 90 ans[2]. Travaux évalués à frs. 29,000; l'administration des ponts et chaussées en fit la réception en 1840, et proposa de

[1] Arr. roy. du 5 mai 1833.
[2] Idem du 13 janv. 1838.

Digitized by Google

réunir les deux concessions de Wihéries en une seule, ce qui fut admis par arrêté royal du 28 décembre 1840.

De Wihéries vers Bavay. — Cette chaussée, partant de la Chapelle Marchelle, reviendra aux communes traversées; MM. Lefevre-Meuret et François Chevalier ont été déclarés concessionnaires pour 90 ans [1]; la dépense fut estimée à frs. 70,000.

De Wihéries à Élouges et Montignies-sur-Roc. — La section située sur Wihéries est considérée comme appartenant aux concessionnaires de la chaussée de Passe-tout-outre. Sans vouloir nous prononcer en sens contraire, nous considérons la question comme au moins douteuse: les péages sont concédés au profit des communes de Montignies-sur-Roc et de Wihéries [2].

De Templeuve à Rameignies-Chin. — Templeuve fut autorisé à construire ce pavé jusque sur le territoire de Rameignies-Chin, sous réserve que le péage cessera de plein droit aussitôt que le produit aura couvert le montant des dépenses [3]. Le compte présentant chaque année un déficit considérable, on peut présumer que le terme de cette concession n'est pas prochain.

D'Eugies à Pâturages. — Chaussée concédée à la commune d'Eugies, sous la condition que la perception de la taxe cessera dès que les frais de construction auront été remboursés [4].

De Ghlin à Baudour. — Cette chaussée se divisant en deux bras sur Baudour et concédée à MM. Robert de Saint-Symphorien et Alex. Caremelle [5], occasionna une dépense évaluée à frs. 39,000. Le mode de perception des barrières a été modifié [6], sous condition de réduire la durée de la concession à 50 années, prenant cours à partir du 1er janvier 1847.

De Baudour à Sirault. — La concession de cette route pour 50 ans fut adjugée au sieur Em. Sarot [7], qui n'a pas réduit les

[1] Idem des 14 octobre 1835 et 6 février 1836.
[2] Arr. roy. des 27 octobre 1846 et 14 septembre, 1860.
[3] Idem du 23 novembre 1833.
[4] Idem du 31 mai 1833.
[5] Idem des 23 janvier et 19 mars 1835.
[6] Idem du 23 juillet 1846.
[7] Idem du 12 octobre 1836 et 21 janvier 1837.

Digitized by Google

pentes absolument comme le prescrivait le nivellement approuvé ; on a exigé de lui, à titre de compensation, l'engagement d'améliorer et d'entretenir, jusqu'au terme de sa concession, une lacune d'environ 60 mètres courants, qui existait entre sa chaussée et celle de Ghlin dont nous avons parlé plus haut. La concession expire le 29 juillet 1887.

A Tournay. — Cette ville a fait une convention avec le sieur Dapsens pour le pavage d'un chemin sur la rive gauche des *Barges*, moyennant concession d'un péage, qui prendra fin le 1er novembre 1937 [1].

De Baudour à Quaregnon. — On ne s'imaginerait pas ce qu'il en coûtait ci-devant pour faire ce petit trajet. Cependant 300 à 400 malheureux ouvriers le parcouraient, nuit et jour. A la sortie de Baudour, ils traversaient des terrains fangeux, les ouvriers de nuit munis d'une lanterne ; puis le lit de la Riviérette et le marais de Douvrain, où ils piétinaient tristement avec de la boue jusqu'aux genoux. Au delà de la Haine, il n'existait ni chemin, ni servitude de passage ; mais un cabaretier s'y était établi et, moyennant une légère rançon, permettait de franchir le cours d'eau sur une planche. L'ouvrier prenait alors *la goutte* (il l'avait bien gagnée), pour se diriger bientôt vers la fosse où l'attendaient d'autres labeurs.

Il s'est agi d'abord d'une route provinciale ; mais on se décida pour une chaussée vicinale, dont la dépense était estimée à frs. 113,586. MM. Hubert et Quenon soumissionnèrent l'exécution des travaux, moyennant subsides et concession d'un chausséage pour un terme de 90 ans. Le gouvernement réduisit ce terme à 30 ans et accorda la concession aux deux communes [2], qui abandonnèrent leurs droits aux dits soumissionnaires : l'approbation royale du 30 septembre 1851 fixe au 1er octobre suivant, le jour à partir duquel la concession prend cours.

[1] Arr. roy. du 27 décembre 1846.
[2] Arr. roy. du 29 mars 1851.

Digitized by Google

A Vaulx-lez-Tournai. — Le sieur Duquesne a obtenu l'autorisation de paver le chemin *d'En-bas*, depuis sa maison jusqu'au chemin des *Ablots*, avec concession d'un péage pour 30 années[1].

Routes particulières concédées.

Pavé Richebé. — Il part de la route de Mons à Valenciennes, à l'endroit où vient y aboutir le pavé du Mayeur Danau; longe, sur le territoire de Jemappes, la limite de Quaregnon et aboutit au canal de Mons à Condé. MM. Richebé, frères, et Fauvel ont construit cette chaussée pour relier les fosses du Flénu avec leurs rivages. Le péage leur a été concédé pour un terme indéfini, sous réserve que l'État pourrait s'approprier la route, moyennant indemnité[2]. Le fond appartient aux concessionnaires.

De Belle-Tête. — Ce pavé qui relie Ecaussines à Braine-le-Comte, fut octroyé par Marie-Thérèse[3] qui s'est réservé « le droit de reprendre la dite chaussée et l'unir à ses domaines seulement parmi le simple remboursement du capital qui aura été employé pour sa construction, sans que le dit Boulengé, ses associés ou autres ayant-cause pourront prétendre aucune autre indemnité, vacations, ni intérêts du dit capital, sous quelque prétexte que ce puisse être. »

De Bascoup. — Concédé par Joseph II[4], ce pavé appartient aujourd'hui à la Société charbonnière de Mariemont. L'octroi porte : « qu'il sera en notre pouvoir d'unir cette branche de chaussée à nos domaines, parmi remboursant à l'impétrant ou aiant cause, le prix qu'elle aura coûté. »

De Ligne.— L'octroi délivré au prince de Ligne, le 23 août 1783, a été confirmé par les États-députés du Hainaut le 20 avril 1823.

De Warquignies à Hornu. — Les veines de charbon de War-

[1] Arr. roy. du 30 octobre 1854.

[2] Arr roy. des 16 avril 1825 et 15 mai 1827. — Arr. du Rég. du 16 avril 1831.

[3] 8 avril 1756.

[4] 30 août 1782 et 28 juin 1788.— V. aussi arr. roy. du 26 octobre 1845.

Digitized by Google

quignies passaient pour être des plus riches et de la meilleure qualité; mais à cause de leur distance de toute chaussée, elles restaient presque improductives pendant pendant plus de huit mois de l'année Les exploitants voulurent pratiquer une chaussée à travers les terres et bois bourbeux, jusqu'à la route de Valenciennes; mais voyant que cette entreprise dépassait leurs moyens, ils supplièrent la Province de s'en charger (10 janvier 1774). En même temps, ils offrirent publiquement à quiconque leur fournirait ce pavé, une indemnité de trois liards au muid de charbon qui serait extrait. Cette offre, qui engageait l'avenir des exploitations locales, n'ayant pas été jugée suffisante, les extracteurs la portèrent à un patard par muid, toujours indépendamment des droits de barrière qui pourraient être sollicités. C'est alors qu'une société demanda et obtint de Marie-Thérèse l'octroi du 1er février 1776.

L'assujettissement au paiement du patard est rappelé dans plusieurs actes de vente des veines du *Petit Tas* [1]. Cependant, sous la république française, la société charbonnière contesta la légitimité de la redevance et obtint un jugement qui considérait celle-ci comme infectée de féodalité; en 1817, les concessionnaires du pavé revinrent à la charge; le procès fut long; il y eut des arrêts de la cour d'appel du 29 juin 1825 et de la cour de cassation du 4 juillet 1827, qui reconnurent enfin la légitimité de la taxe.

Le droit de chausséage fut confirmé par les états-députés, le 22 janvier 1820.

Des deux Houdeng. — Le pavé d'Houdeng-Aimeries a été octroyé par Joseph II; celui d'Houdeng-Gœgnies, par le conseil souverain de Hainaut [2]; ils appartiennent à la société charbonnière de Bois-du-Luc. Le péage qui était perçu sur le premier a été supprimé, vers 1819, par cette société, pour favoriser les voituriers, par qui se faisait alors tout le commerce de charbon, et pour mieux soutenir la concurrence des exploitations voisines.

---

[1] 23 mai 1783 et 28 mai 1806.
[2] 11 avril 1783. 1er mars 1790.

Digitized by Google

Voies navigables.

L'Escaut. — Les fleuves concourent à déposer sur le rivage assez de matières et de sédiments pour augmenter la hauteur de la côte au point d'empêcher les eaux de la couvrir ; c'est ainsi que se sont formées petit à petit la Hollande, la Zélande et la Gueldre. Une partie des Flandres était aussi submergée : la limite de la mer s'est reculée par l'effet des alluvions charriées pendant des siècles, sur des eaux sinueuses et sauvages qui entraînaient les parties légères et fertilisantes du sol [1].

Tout porte à croire qu'autrefois les affluents actuels de l'Escaut, tels que la Dendre et la Lys, déversaient directement leurs eaux à la mer. Leurs alluvions, repoussées par la marée, finirent par former un encaissement où s'opéra la fusion de tous ces petits fleuves et qui constitua le lit d'un fleuve considérable, riche d'eaux tranquilles, propres à la navigation. Telle fut l'origine de l'Escaut maritime.

Jules César parle à peine de ce cours d'eau, qu'il dit se jeter dans la Meuse [2]. On suppose qu'à cette époque, l'Escaut n'avait pas encore son emplacement actuel ; mais il se rendait directement à la mer quand Pline, le Naturaliste, vint visiter nos contrées, vers l'an 73 de l'ère chrétienne ; le changement se serait donc opéré pendant les 130 années qui s'écoulèrent depuis César jusqu'à Pline.

En 562, Chilpéric accorde à Chasmarus, évêque de Tournay, tous les tonlieux qui se prélevaient sur les bateaux naviguant près de cette ville [3].

Au milieu du x^e^ siècle, plusieurs écluses furent construites dans la Flandre : à Audenarde, à Gand, etc. ; Tournay était entouré de vastes marais ; l'Escaut y avait jusqu'à 2,400 pieds de largeur et y formait plusieurs îlots, disparus par suite d'ouvrages

[1] C'est ce qui explique l'extrême fertilité des Flandres.

[2] *Ad flumen Scaldim quod influit in Mosam... ire constituit.*

[3] Et non pas à travers cette ville en 840 le fleuve lui servait encore de limite. V. p. 192.

Digitized by Google

exécutés, soit pour fortifier la ville, soit pour dessécher les terres et prés environnants [1].

En février 1409, les eaux « s'espandirent et affluèrent en plusieurs rues et lieux des parosches de Notre-Dame, Saint-Pierre, Saint-Piat, Sainte-Catherine, Saint-Jacques, la Magdelaine, Saint-Jehan, Saint-Brisse et Saint-Nicollay au Bruille de Tournay, dont les bonnes gens demorans esdites rues et parosces ne pooient widier ne yssir de leurs maisons, ne aller quérir leurs vivres, sinon par nefs et bacqués [2]. »

En 1526, on dressa le devis des ouvrages à exécuter à l'Escaut et à la Haine dans la ville de Condé, afin de permettre aux navires allant de Mons à Tournay et ailleurs, de pouvoir passer et repasser *au trou de Bouillon*, sans rompre charge, tout en laissant le moulin du seigneur de Condé fourni d'eau, pour y moudre comme de coutume. L'agréation de ce devis mit fin au différend qui existait par-devant le grand bailli de Hainaut entre le seigneur de Condé et la ville de Mons [3].

Au XVI^e^ siècle, la navigation de l'Escaut prit une activité extrême, qu'alimentaient les charbons descendant, par la Haine, de Jemappes et de Boussu, et les chaux de Tournay, très demandées pour les travaux hydrauliques des Flandres, du Brabant et de la Hollande. On voyait souvent dans le Bas-Escaut jusqu'à 2,500 navires chargés de toutes sortes de marchandises. Il leur fallait attendre longtemps avant de pouvoir approcher des quais pour les décharger; Anvers et Gand étaient alors les villes les plus commerçantes de l'Europe.

Philippe II remédia à la grande pente qu'avait le fleuve dans Tournay. Sur les représentations des villes d'Anvers, Gand, Mons, Valenciennes, Douai et Audenarde, il autorisa des levées d'argent pour la construction d'une ou de deux tenues d'eau, l'une aux Prés-aux-Nonains, l'autre dans la ville même, si besoin était,

[1] *Bulletin de la Société historique et littéraire de Tournay*, t. 1^er^, p. 188.
[2] Même recueil.
[3] Archives de l'État, à Mons. — États de Hainaut. Inventaire manuscrit dressé en 1773.

Digitized by Google

à l'effet d'y rendre la navigation facile et de permettre aux bateliers d'y passer sans rompre charge.

Le traité de Munster (1648), en prononçant la fermeture de l'Escaut, fut un coup fatal pour nos relations extérieures; l'attention se porta alors davantage vers les entraves, quelquefois insurmontables, qu'occasionnaient les 16 moulins situés à Tournay, le long du Luchet. On reconnut la nécessité d'exproprier et de démolir les retenues de ces moulins, pour les remplacer par une seule, à l'entrée de l'Escaut; à cet effet, Louis XIV autorisa[1] la dite ville à lever d'abord 200,000 fl., puis 150,000 fl. C'est ainsi que fut construite la belle écluse dite *des Moulins*.

Des règlements de Marie-Thérèse (6 octobre 1740, 16 novembre 1743, 24 octobre 1753, 25 mai 1765 et 18 septembre 1775) défendent de planter dans la rivière des oseraies, arbres, etc.; ordonnent la recherche et, au besoin, le déplacement des bornes-jauges, depuis Thun en Tournaisis jusqu'au Bas-Escaut; instituent une commission, sous le titre de *Junte de l'Escaut*, pour la visite annuelle du cours d'eau; chargent les baillis et gens de lois de procéder chaque année à une visite générale des écluses, de faire enlever les arbres renversés, les perches et piquets servant à la pêche ou tous autres dépôts, de faire démolir tous vieux restes de murailles et maçonnerie s'avançant au-delà de la rive, etc. etc. Quelque bien conçues que fussent ces dispositions, elles ne purent empêcher de fréquents débordements, qui continuèrent d'occasionner des pertes considérables aux riverains.

A cette époque, l'Escaut n'était encore navigable qu'à partir de Valenciennes. Au-dessous de Condé, il prenait le nom de *Grand-Escaut*, parce que la charge des bateaux, jusque là de 150 milliers, pouvait être doublée.

A peine victorieux de la Hollande, les Français rendirent la liberté à l'Escaut, dont la fermeture avait duré 146 années[2].

[1] Août 1683 et 12 mars 1688.

[2] Traité de la Haye du 10 mai 1795. — Le péage de l'Escaut a été racheté par le gouvernement belge ensuite d'un traité du 12 mai 1863 et de la loi du 13 juin suivant. V. l'histoire du rachat des peages de l'Escaut, par V.-J.-Ed. Bruyland.

Digitized by Google

Mais le pays n'était point en mesure d'en profiter : la navigation était dans le plus grand désordre ; les anciens règlements étaient tombés en désuétude ; il n'y avait plus d'ensemble dans la manœuvre des écluses. Pour remédier à cet état de choses, le préfet du département de l'Escaut régla [1] qu'un fonctionnaire, établi à Audenarde, surveillerait les manœuvres et servirait d'intermédiaire entre les commissaires des eaux résidant à Gand et ceux résidant à Tournay, le tout sous la direction générale de l'administration des Ponts et chaussées.

Depuis longtemps, on ne cessait de se plaindre des sinuosités nombreuses du fleuve ; les barrages éclusés d'Antoing, de Tournay, d'Audenarde et de Gand étaient répartis de la manière la plus irrégulière ; lorsque les eaux étaient basses, la rame des bateaux était parfois arrêtée pendant quinze jours, un mois. Pour mettre l'Escaut dans un état satisfaisant, il fallait des travaux considérables, des dépenses énormes.

Le gouvernement provisoire fit enlever les attérissements qui, dans la descente de Tournay, exposaient les bateaux à des dangers continuels.

En 1832, l'inspecteur Vifquain se mit à étudier sérieusement toutes les améliorations réclamées ; un projet dont la dépense était évaluée à frs. 1,005,000, fut présenté en 1837 à la Chambre des représentants ; mais on n'y donna suite partiellement, que lorsque l'administration de l'Escaut eut été retirée aux provinces (17 janvier 1840).

D'après le traité du 19 avril 1839, le gouvernement hollandais pouvait exiger, au passage, le paiement d'un droit de navigation, mais la Belgique se chargea de rembourser aux navires de toutes les nations les droits qu'ils auraient payés [2].

Toutes les améliorations partielles effectuées successivement jusqu'en 1860, avaient maintenu la navigation intermittente par rames, ou bonds d'eau s'exécutant une fois par semaine ; de sorte que les bateaux arrivés le mercredi à Tournay, devaient attendre

[1] 13 vendém. an x. Quant aux abus commis par les bateliers, v. p. 202.
[2] Loi du 5 juin 1839.

Digitized by Google

huit jours le moment de descendre vers Gand. Les eaux baissant immédiatement après le départ de la rame, les bateaux chargés ne pouvaient plus se maintenir à flot ; de sorte que les établissements industriels ne pouvaient effectuer leurs chargements et déchargements qu'un jour ou deux par semaine. Cette fluctuation du niveau des eaux était aggravée encore par les travaux exécutés depuis quelques années sur le territoire français, lesquels avaient eu notamment pour résultat de diriger vers Lille, par le canal de la Deule, une partie des eaux de la Scarpe. En résumé, la descente ne se faisait que quarante fois environ chaque année. La remonte étant plus difficile encore, les bateaux revenaient presque toujours à vide. En vain, sous le gouvernement hollandais, on avait tenté de remédier à ce grave inconvénient. Pour cela, il fallait des écluses à sas et les propriétaires des prairies basses voyaient là de nouvelles causes de préjudices. On concilia les intérêts de l'industrie avec ceux de l'agriculture et l'on put, enfin en 1860, arrêter le projet définitif dont l'exécution est fort avancée dans le Hainaut et qui procurera bientôt une navigation continue, avec un tirant d'eau de $2^{m}10$.

La Dendre. — Déjà au XVI^e^ siècle, des bateaux venant de l'Escaut remontaient la Dendre (alors appelée la Tenre) avec de riches cargaisons, mais ils ne pouvaient naviguer dans le Hainaut qu'au prix de grands efforts. Zuallart écrivait en 1610 :

« La Tenre de la ville d'Ath est puissante assez pour porter « bateaux et par icelle abréger la navigation du Haynaut (à savoir « de Mons, Valenciennes et Condé) jusqu'à Anvers de plus de 15 « jours, si la faculté et l'octroi du prince y étaient pour à ce « l'accomoder. De quoi passé cent ans et du depuis en ont été « projetés quelques modèles et en tireroit le prince grand profit, « aussi le pays beaucoup de commodités. »

Le 30 juillet 1643, Philippe IV autorise J. P. Hennecart, bourgeois d'Ath, à rendre navigable la rivière de *Tenre*, depuis cette ville jusqu'à Termonde, moyennant une récompense annuelle, à prélever sur les péages qui devaient frapper les bateaux et marchandises; cet octroi ne sortit pas ses effets, à cause des guerres.

Digitized by Google

Au retour de la paix, Charles II donne commission « au che-« valier, seigneur de Gomon, intendant général du Hainaut, « d'induire les propriétaires des moulins, terrains et fonds abou-« tissant à la rivière de Tenre, et autres intéressés, à rétablir et « remettre en bon état les tenures qu'ils avoient ci-devant éri-« gées pour servir à la dite navigation, le tout moyennant cer-« tains péages aux dites écluses, péages qui avoient été réglés à « plusieurs reprises. » Les mêmes lettres patentes prescrivent d'approfondir et d'élargir la rivière d'Ath à Termonde, de construire les ponts de manière à n'apporter aucun empêchement ou retardement aux bateaux, sous charge d'aucuns nouveaux droits; elles lèvent les difficultés et les obstacles que les villes, seigneurs et particuliers voudraient apporter à la navigation, sous prétexte de faire rompre charges, en vertu de franchises et autres priviléges, contraires à la liberté de la dite navigation; elles mentionnent les tenures de Billehay, de Tenre, d'Isières, de Papignies, de Lessines, d'Acren, de Grammont et de Ninove. Ces tenures servaient aux moulins, sauf celles d'Isières et de Papignies, qui pouvaient seules être considérées comme n'ayant été établies que dans l'intérêt de la navigation.

De Boussu rapporte que « les états du Hainaut firent des travaux en 1700 pour rendre la rivière navigable depuis Ath jusque Maffles [1], pour les bateaux y chercher de la chaux, de la pierre et autres marchandises; les ponts étoient de pierres; mais comme ils étoient fort élevés et incommodes, on trouva à propos, l'an 1713, de les baisser et d'en faire des ponts-levis,

[1] La Dendre a été maintenue navigable entre Ath et Maffles, jusqu'à la révolution française. A cette époque, les carrières de Maffles ont été abandonnées pendant plusieurs années; durant ce temps, l'entretien de cette partie de la rivière fut tellement négligé, qu'elle n'a plus servi à la navigation : depuis 1793, la Dendre n'a plus porté bateau en amont de l'écluse Willocq, à Ath. C'est en 1854 que le dernier bateau a franchi le barrage du grand moulin, en aval. L'administration communale d'Ath a fait remplacer, en 1864, le tablier mobile du pont *du Christ* par une voûte en maçonnerie; de son coté, l'État a fait abaisser la voûte du pont du Moulin; ces deux ponts ne permettent plus le passage d'aucune espèce de bateaux.

Digitized by Google

excepté celui de la porte de Tournay, qui fut fait de pierre, ainsi que le pont de la porte de Bruxelles [1]. »

Le 12 février 1701, le Roi commine des amendes contre les exigences exagérées des éclusiers et fixe les deux jours de la semaine pendant lesquels la rame devra descendre à l'avenir.

La navigation de la Dendre n'aquiert d'importance dans le Hainaut qu'au commencement du XVIIIe siècle : l'impôt de 600 livres tournois perçu à Condé sur nos bateaux engage les marchands à abandonner le Haut-Escaut; la ville d'Ath devient alors l'entrepôt des charbons du couchant de Mons destinés à la Flandre et au Bas-Escaut.

Les travaux exécutés à la Dendre, sous Maximilien de Bavière, comprennent quelques barrages intermédiaires destinés à racheter les plus fortes pentes. Les bateaux devaient descendre, le mardi, jusqu'à l'écluse de Tenre, le mercredi jusqu'à celle de Grammont, le jeudi jusqu'à celle d'Alost et le vendredi jusqu'à Termonde; la navigation devait recommencer à Ath le vendredi et continuer ainsi de suite.

Le duc d'Aremberg, grand-bailli de Hainaut, fit paraître, le 5 juillet 1718, un règlement pour la navigation de la Dendre, alors fort prospère; le tirant d'eau ne pouvait dépasser 4 pieds $^1/_2$, d'avril à octobre, et 5 pieds pendant le reste de l'année. Toutes les écluses établies sur les affluents devaient s'ouvrir en temps de sécheresse, ainsi que toutes celles supérieures au bief où se trouvait la rame de bateaux en marche.

En 1747, la navigation était fort embarrassée, à cause des prétentions contradictoires des bateliers et des usiniers. Vingt écluses étaient réparties sur le cours de la rivière, dont cinq dans Ath et huit d'Ath à la limite de la province; 30 bateaux suffisaient aux besoins du commerce entre Ath et Alost.

Charles de Lorraine octroya aux députés d'Alost et de Termonde l'autorisation d'exécuter divers travaux, qui constituèrent l'amélioration la plus importante effectuée jusqu'alors. Le commerce d'Ath n'en fut que plus florissant.

[1] Histoire de la ville d'Ath (1750) p. 12.

Digitized by Google

La route de Mons à Ath ne suffisant plus pour toutes les expéditions de houille, on réclama avec instance une voie navigable joignant la Haine à la Dendre [1]; mais la traverse de Condé étant redevenue libre sous la domination française, les charbons du couchant de Mons s'expédièrent de nouveau par le Haut-Escaut; la ville d'Ath perdit alors une grande partie de cette branche de commerce: elle n'expédia plus qu'environ 500 bateaux de charbon, par an.

Sous le gouvernement de Guillaume, le rétablissement du droit de passage par Condé réveille les anciennes idées de jonction de Mons à l'Escaut par la Dendre; Ath reprend alors un espoir bientôt enlevé par l'adoption du tracé de Pommerœul à Antoing. A partir de cette époque, la décadence de la ville d'Ath est complète, quant au commerce de houille; alors la Dendre ne sert plus qu'aux relations locales et n'a plus d'importance qu'à partir de Lessines. C'est ce qui résulte du tableau suivant :

BATEAUX PARTANT	D'ATH	DE LESSINES.
En 1823	101	877
En 1829	63	1063
De 1823 à 1829 ensemble . .	601	6639
Soit en moyenne par an . . .	88	949

Le transport des charbons, qui exige à Lessines 590 bateaux en 1830, n'en occupe que 64 en 1840. En 1830, il descend des mêmes rivages 358 bateaux de pierres et de chaux; ce nombre est réduit à 80 en 1831. A quoi faut-il attribuer ces énormes décroissances? D'une part, à l'ouverture du canal de Charleroy et de ses embranchements qui ont enlevé à Lessines le commerce charbonnier avec les Flandres; d'autre part, à la révolution, qui nous a fermé les frontières de la Hollande. Avant la révolution, Lessines exportait vers la Hollande une grande quantité de moëllons bruts pour l'entretien des digues; les bateaux ramenaient en retour des briquettes et d'autres marchandises. Depuis cette époque, la Hollande s'approvisionne de ces matériaux en Allemagne : ils servent de lest aux navires qui ont remonté le Rhin avec des denrées coloniales.

[1] Voir les détails que nous donnons à ce sujet, p. 303.

Digitized by Google

Le nombre total de bateaux descendant des rivages d'Ath s'élève à 50 en 1830 et à 217 en 1840. Cela démontre que si cette ville a été privée du transport des charbons, sa navigation a repris une certaine activité sous d'autres rapports, grâce surtout à l'accroissement des exploitations de grès et de pierres calcaires, et à la fabrication de la chaux dans cette localité.

La fièvre d'activité qui s'empara de notre pays après son émancipation politique, fit naître plusieurs projets qui intéressaient beaucoup la navigation de la Dendre. D'abord, M. Dubois-Nihoul ressuscite l'idée de relier la Dendre à la navigation de Mons à Condé; puis MM. Vellut et Cie demandèrent la concession d'un canal latéral, entre Ath et Alost; enfin M. Vander Elst proposa la canalisation de la rivière entre les mêmes points, et l'établissement d'un chemin de fer de Mons à Ath et à Lessines. Ce zèle pour les grandes entreprises se refroidit dès 1838. On trouva qu'un canal latéral nécessiterait une dépense trop considérable: on se résigna aux inconvénients actuels de la Dendre et aux exigences de ses usiniers.

Après l'ouverture du chemin de fer de Dendre-et-Waes, le nombre des bateaux en descente s'est trouvé réduit de 300 à 65 environ par année.

La loi du 18 février 1840 ayant remis la Dendre dans les attributions de l'État, divers crédits furent votés successivement pour en améliorer le régime; le département des travaux publics arrêta [1] un cahier des charges pour sa canalisation, depuis Ath jusqu'un peu au-delà de la limite du Hainaut. Ces travaux furent adjugés au sieur P. Willems, pour frs. 1,560,000. La rivière canalisée fut ensuite remise à la Société concessionnaire du canal d'Ath à Blaton [2]. Après la démolition des fortifications d'Ath, on construisit le canal de ceinture, qui a occasionné une dépense évaluée à frs. 254,917.

[1] 15 octobre 1863

[2] Procès-verbal du 1er octobre 1868. — La Dendre canalisée a transporté 330,978 tonnes de marchandises, pendant l'année 1871. (Rapport de la Chambre de commerce de Mons.)

Digitized by Google

La Haine et la Trouille. — Vers la fin du XIIIe siècle, la Haine n'était qu'un gros ruisseau tortueux et envasé, sans barrage ni usine, et dont les eaux souvent débordées se confondaient sur divers points avec celles de la Trouille. Le charbon découvert à cette époque à Wasmes, puis bientôt au Flénu et à Boussu, était alors porté à dos de Borains jusque sur les bords de la rivière, où il était jeté dans de petites barques construites en bois blanc, appelées *Querques*, de la charge de 80 muids environ. Ces barques devinrent plus nombreuses par suite de l'emploi de tombereaux dits *baraux*, qui permirent d'amener de plus grandes quantités de houille bientôt fort recherchée par les populations riveraines de l'Escaut. Le fond de la Haine, labouré, nettoyé incessamment sous les efforts du hâlage, aidé par le courant, alla toujours en s'élargissant et en s'approfondissant. En peu d'années, on vit le nombre des barques s'élever à quelques centaines.

Albert de Bavière, comte de Hainaut, fut le premier qui s'occupa d'améliorer la navigation de la Haine et de la Trouille, tout en desséchant leurs marais [1]. Condé avait le privilège de pouvoir arrêter les barques descendant de Mons vers Tournay pour faire décharger en tout ou en partie leurs cargaisons, que les bateliers de Condé expédiaient alors plus loin à leur gain et profit; le comte de Hainaut abolit cette entrave. Voulant faciliter la navigation de la Trouille, il prescrivit d'élever entre Mons et Jemappes, des ventailles pour y tenir l'eau à la hauteur nécessaire.

Vers la fin du XIVe siècle, Guillaume de Bavière augmenta encore le volume d'eau de la Trouille, à l'aide de vastes viviers qu'il fit creuser à Mesvin et dans les environs de Mons, et en faisant dériver de la Haine un canal qui, coulant le long de la chaussée de la porte *du parc* (Mons), se rendait dans la Trouille à la porte *du rivage* [2]. Devant le monastère du *Val des écoliers* (depuis

[1] Charte du 24 juin 1379.

[2] Voir VINCHANT, *Annales du Hainaut*. Les viviers de Mesvin, dont il ne reste plus de traces, furent donnés en 1539 comme gage à la ville de Mons, pour un prêt d'argent qu'elle avait fait au comte de Hainaut.

Digitized by Google

l'hopital militaire), se trouvait un rivage où l'on déposait les marchandises que les barques amenaient ou venaient charger en ville. De là, le nom de rue et porte *du rivage*.

Au milieu du XVI^e^ siècle, sous Charles-Quint, le transport des houilles du couchant de Mons prit de plus en plus d'importance, et la Haine acquit de telles dimensions qu'on put employer de véritables bateaux, capables de naviguer avec assurance, même sur le Bas-Escaut. Alors, on vit des écluses à pertuis et à vannes se construire à Jemappes, à Saint-Ghislain et à Boussu, et l'on procéda aux premiers essais de la navigation par rames.

En avril 1554, le seigneur de Condé demanda « de pouvoir « besoigner à la rivière de Haine entre Mons et Condet, en sorte « que doresenavant les basteaux venant chargés dudit Mons se « puissent librement et facilement rendre en l'Escaut sans les « plus décharger; estapler et recharger autres plus suffisants en « la dite rivière de l'Escaut comme l'on faisoit du passé. A cet « effet le dit seigneur fit faire des ventailles et des rabats pour « affin que les dits bateaux venant de Mons allassent d'un fond « à mont et aval l'eau sans plus les décharger [1]. »

Dans les premiers temps du XVII^e^ siècle, les expéditions de houille s'effectuaient, par masses considérables, pour approvisionner le Cambrésis, la Picardie et l'Artois : la descente des bateaux réunis en rames, s'opérait par bonds d'eau lamés chaque semaine, de tenure en tenure. Mais cette prospérité toujours croissante, que favorisaient l'ordre et la bonne harmonie entre les bateliers, allait souffrir de funestes atteintes par la cession de Condé à la France (1655). Cette place, la clef de la navigation vers l'Escaut, prit alors une importance extrême; ses bateliers élevèrent impunément des prétentions exorbitantes, entravèrent de plus en plus le passage de nos bateaux, et monopolisèrent la navigation à leur profit et au profit des premières exploitations charbonnières qui venaient de s'établir à Fresnes. Leurs vexations, poussées à l'extrême, provoquèrent enfin le traité de Crespin [2],

[1] VINCHANT. *Annales du Hainaut.* — V. en outre ci-devant p. 193.
[2] 14 août 1686.

Digitized by Google

réglant les droits respectifs des bateliers de Mons et de Condé. Charles II en ayant suspendu l'exécution [1], l'autorité française, usant de représailles, fit arrêter tous les bateaux de Mons non porteurs du tour de rôle ; et, cédant sans doute aux instigations de la batellerie et des houillères françaises, établit à Condé un impôt de 600 livres tournois, sur chaque bateau entrant dans l'Escaut. C'est de cette mesure, ruineuse pour notre commerce, que date la première pensée d'une navigation libre reliant le couchant de Mons à l'Escaut, sans emprunter le territoire français [2].

Les efforts tentés en Belgique pour arriver à ce dernier résultat eurent pour effet de faire réduire de moitié le droit de passage à Condé.

[1] 16 janvier 1699.

[2] Deux tracés furent successivement mis en avant : l'un vers Ath, inexécutable faute d'alimentation d'eau; l'autre vers Antoing, qui est aujourd'hui exécuté. Vauban avait déclaré qu'un canal de Mons à Ath en deux pentes pouvait exister pendant un hiver pluvieux; mais pour l'été suivant, il conseillait de le faire paver (les chaussées de Mons à Ath n'existaient pas encore en ce temps-là).

Néanmoins, cette canalisation eut longtemps de très chauds partisans. En 1723, le duc d'Aremberg, grand bailli du Hainaut, fait étudier un projet de navigation de Jemappes à Ath; ses ingénieurs, peu expérimentés, produisent des estimations fort contestables, auxquelles il n'est pas donné suite. En vain, la ville de Mons vote des subsides et le commerce offre des fonds pour réaliser cette entreprise : une chaussée de Mons à Ath est décrétée comme fiche de consolation.

En 1738, les députés du Hainaut ayant demandé la construction d'une route sur Tournay, pour le libre transport des charbons, le gouvernement répondit en ordonnant des études pour l'établissement d'une communication par eau, dans la direction d'Antoing. Le projet des ingénieurs Gavaux et Plon partant de l'écluse de Sartis, sur la Haine, est jugé bon et exécutable; mais va se perdre dans les cartons d'une administration sans vigueur. En 1763, les États du Hainaut ordonnent de nouvelles études dans les directions d'Antoing et d'Ath; en 1770, ils offrent à la compagnie qui exécuterait un canal vers Ath, une prime de 100,000 fl., indépendamment d'une concession perpétuelle; le gouvernement ne reconnaissant pas l'absolue nécessité de ce travail, ne donne aucune suite à l'affaire. — Voir ci-après : *Canal de Pommerœul à Antoing* et *Canal d'Ath à Blaton*.

Digitized by Google

Vers 1723, jaloux de l'importance qu'avaient encore nos exportations, on ne se contenta plus en France des entraves actuelles; on se mit à en inventer chaque jour de nouvelles. La houille venait d'être découverte à Anzin, elle se montrait partout autour de Fresnes et de Vieux-Condé; les exploitations françaises voulaient donc pourvoir à toute la consommation des bords de l'Escaut et de ses affluents. Condé devint alors comme une barrière qui ne s'ouvrait devant notre navigation que quand les bateaux français ne pouvaient plus suffire. Malgré toutes les plaintes, notre gouvernement d'alors, toujours faible ou indifférent, ne sut point prendre de parti décisif.

A cette époque, la Haine et la Trouille étaient encore sujettes à des débordements si continus, qu'on craignait la perte générale des prairies riveraines.

En 1747, M. Franquet, brigadier d'ingénieurs, en France, fut chargé d'examiner les cours d'eau navigables de Belgique, dans le but de reconnaître les moyens de transport qu'ils pouvaient offrir aux armées françaises. Il résulte de son rapport, que la Trouille avait trois écluses et qu'elle était encore navigable depuis le pont de l'hôpital de Mons. Les bateaux qui frétaient à Mons, ne pouvaient s'immerger que de 8 paumes (95 cent.), mais pouvaient augmenter leur charge à l'écluse de Cuesmes, puis la compléter à Jemappes jusqu'à concurrence de 320 milliers.

La route de Saint-Ghislain vers Tournay ayant été achevée vers 1770, les demandes de charbon s'accrurent encore et firent plus sentir l'insuffisance de la navigation sinueuse de la Haine. Des améliorations sensibles furent apportées de 1775 à 1777. La Haine fut canalisée au moyen de sept écluses, presque toutes construites par les états de Hainaut. On vit alors des bateaux

[1] Les sergents d'eau pour la Haine et la Trouille ont été institués par un règlement du conseil de Hainaut, le 5 mai 1717; ils ne pouvaient ni tenir cabaret, ni recevoir aucune gratification des bateliers. Ce règlement rappelle ceux des 17 mai 1596 et 7 avril 1863 concernant la navigation des mêmes rivières. — Les bateliers n'étaient pas moins exigeants que les sergents d'eau. V. p. 202.

Digitized by Google

chargés de quatre querques (soit 320 muids, ou 180 tonnes).

Malheureusement, les exigences illégales, les caprices despotiques et intéressés des sergents d'eau [1], favorisaient les nombreux moulins établis sur la rive, au préjudice des bateliers, qui essuyaient des lenteurs telles que la rame employait parfois six semaines pour arriver de Boussu à l'Escaut. Les plaintes qui se renouvelaient périodiquement, firent penser à l'établissement d'un canal latéral.

A la fin du siècle dernier, la navigation de la Haine s'opérait tous les dix jours d'écluse en écluse, et menait une rame ordinaire de 30 à 35 bateaux, du poids de 400,000 livres chacun. La rame partait de Jemappes au coup de cloche qu'on faisait sonner à la tour de la paroisse.

La réunion de la Belgique à la France vint tout changer : le corps des bateliers, qui jouissait du droit exclusif de charger à Mons et qui naviguait avec 31 bateaux, vit tomber ses priviléges; l'ancienne législation [2] fut remplacée par l'arrêté du directoire du 7 thermidor an VI et par divers arrêtés du préfet du département de Jemappes; l'exécution des nouveaux règlements était surveillée par six hommes envoyés à Jemappes le jour du départ et qui suivaient la rame jusqu'à l'écluse de Sartis. Par suite de l'encombrement de son lit, la Trouille avait cessé d'être navigable depuis Mons, jusque près de son embouchure.

Le canal latéral de Mons à Condé a remplacé définitivement la navigation de la Haine et de la Trouille [3].

Canal de Mons à Condé. — Le gouvernement français voulant relier plus directement les départements belges avec Paris, avait ordonné des études pour la jonction de l'Escaut à l'Oise [4]. Cela produisit une grande sensation dans le district charbonnier de Mons, et les intéressés, instigués par M. Duval, maire de cette

[1] Voir la note ci-contre.

[2] Mandement de Charles-Quint du 15 déc. 1515; ordon. du 17 mai 1596 règlem. des 7 août 1683, 6 août 1761, etc.

[3] Voir l'arrêt de la cour de Bruxelles, du 17 janvier 1815.

[4] Arrêté des consuls du 25 nivôse an IX.

Digitized by Google

ville, s'empressèrent de solliciter du gouvernement la faveur d'être mis en rapport avec la ligne projetée.

La navigation de la Haine prenait alors chaque jour plus de développement. Le commerce de charbon, débarrassé des entraves de Condé, libre enfin de trouver des débouchés en France, rêvait cette prospérité gigantesque qu'il devait atteindre quelque vingt ans plus tard; la Haine ne répondait plus à ces brillantes espérances; elle fut dénoncée comme un pis aller; et ceux qui avaient l'instinct de la merveilleuse position de Mons, qu'on pouvait relier facilement à 260 lieues de communications navigables belges et françaises, élevèrent leurs voix puissantes, pour déclarer qu'un canal seul pouvait satisfaire les besoins toujours croissants.

Un canal! ce mot était enfin prononcé.

D'abord, M. Dubois-Desaucet, ingénieur en chef du département de Jemappes, pensa suivre la Haine, de manière à mettre à profit tous les rivages existants; mais convaincu bientôt qu'il serait facile et peu coûteux d'établir un canal dans une plaine immense, qui n'offrait aucune difficulté d'exécution, frappé d'ailleurs des avantages qu'il y aurait à se rapprocher le plus possible de la zône houilleresse, il mit son tracé sur la rive gauche de la Haine, de Mons à Boussu, pour se diriger ensuite sur Condé.

Si ce tracé avait été admis, on n'eût pas établi, à grand frais, tous ces chemins industriels qui relient les bures d'extraction au canal, et l'on eût évité bien des frais de transbordements. Mais le génie militaire, influencé sans doute par la puissante compagnie charbonnière d'Anzin, suscita des obstacles à l'exécution de ce projet, en prétextant la nécessité de conserver le système d'inondation de la place de Condé et les difficultés que présenterait le placement de l'écluse militaire de Thivencelles.

La création des camps de Boulogne, de Dunkerque et d'Ostende augmentant encore la consommation des charbons, et, par suite, l'insuffisance de la navigation de la Haine, le gouvernement chargea l'ingénieur en chef Piou de reprendre le projet de canal latéral (1806); ce dernier travailla deux ans à combattre l'ancienne opposition du génie militaire; puis, fatigué de lutter et

Digitized by Google

pour entrer dans des idées nouvelles, d'un caractère plus général, il ne considéra plus le projet que comme une section de cette grande ligne de navigation par laquelle il s'agissait de rattacher Paris à la Sambre, à la Meuse et au Rhin. Dès lors, il dirigea le tracé par la ligne la plus courte, sans s'inquiéter de la distance des houillères du Couchant. C'est ce projet qui fut approuvé par l'empereur, le 18 septembre 1807.

Les travaux furent ouverts solennellement dès le 18 du mois suivant : le préfet de Coninck partit de son hôtel avec un cortége de 80 voitures au milieu de l'allégresse générale. On arriva au centre d'un bassin, de 45,000 m. de surface, dont les digues formaient un amphithéâtre occupé par une multitude de spectateurs. Alors, en présence de l'entrepreneur Honorez et de ses 800 ouvriers, on scella dans un cube de maçonnerie un exemplaire du décret impérial, une plaque de bronze, indiquant la date de l'ouverture des travaux, des pièces de monnaie impériale et la médaille que le commerce de Mons avait fait frapper pour perpétuer l'expression de sa reconnaissance [1]. Un repas de 200 couverts et un bal ont terminé cette fête nationale.

Le 29 avril 1810, l'empereur, accompagné de l'impératrice Marie-Louise, vint examiner avec intérêt les travaux de cette ligne de 20 kilomètres constamment droite ; il exprima le regret qu'elle eût été conduite à une si grande distance des bures charbonnières ; l'ingénieur en chef lui fit remarquer que ce canal avait été considéré comme la 1re section de la jonction de l'Escaut à la Meuse par Charleroy, jonction dont il lui remit le projet [2].

[1] Voy. *Annales du Cercle archéologique de Mons*, t. VII, p. LV. Cet usage des médailles commémoratives était assez général : une médaille fut également frappée à l'occasion du canal de Pommerœul a Antoing : elle est décrite dans le *Bulletin de la Société historique de Tournai*, t III, p. 121.

[2] L'empereur en décréta la réalisation le 5 mai suivant; mais de nouvelles études furent bientôt jugées nécessaires. Ce projet, abandonné en 1812, alors que la guerre absorbait toutes les préoccupations, fut repris sous le roi Guillaume. Un tracé, entr'autres, fut étudié avec le plus grand soin par M. Remi De Puydt; il partait d'Erquelinnes, se dirigeait par Peissant, Haulchin, Givry et la vallée de la Trouille et aboutissait à Jemappes; mais la révolution de 1830 imprima un autre cours aux idées. En 1835, un nouveau

Digitized by Google

De graves difficultés survinrent entre cet ingénieur et les entrepreneurs, à tel point que le gouvernement crut devoir le remplacer. M. Piou, victime de l'exagération de son zèle, dut abandonner son œuvre encore imparfaite; mais il reçut une promotion et une décoration sollicitée, dit-on, par M. Honorez lui-même, qui jouissait d'une grande faveur en haut lieu. Les successeurs de M. Piou épousèrent sa querelle; d'un autre côté, les guerres de l'Empire absorbaient toutes les ressources et faisaient suspendre les versements nécessaires à l'entreprise : le canal n'était pas encore terminé lors de la catastrophe de 1814; à Condé, les écluses de Thivencelles et de Goeulzin n'avaient pu être construites, à cause du mauvais vouloir du génie militaire, qui se trouvait, nous l'avons dit, sous l'influence de la compagnie d'Anzin.

Nos provinces étaient à peine sous la souveraineté du prince Guillaume d'Orange, que le commerce de Mons réclama l'achèvement tant désiré du canal. Le prince ordonna la continuation des travaux jusqu'à la Haine, à la Malmaison ; il fit des démarches pressantes près du gouvernement français pour que le canal fut complété le plus promptement possible sur son territoire.

Les intrigues de la compagnie d'Anzin eurent le pouvoir d'entraver longtemps la reprise des ouvrages; le canal, achevé jusqu'à la Malmaison, fut livré partiellement à la navigation, à l'aide d'un barrage provisoire établi au pont de *la Chapelle*.

A cette époque, les dépenses faites s'élevaient à frs. 3,000,000 environ. Le gouvernement français se décida à concéder à M. Honorez l'exécution des écluses de Thivencelle et de Goeulzin, et le canal fut enfin achevé d'un bout à l'autre.

L'administration et les revenus de la navigation nouvelle, cédés

projet fut présenté par M. F. V Vander Elst de Cuesmes. En 1836 le conseil provincial émit le vœu que le gouvernement décrétât le plus tôt possible la jonction de Mons à la Sambre; l'exécution de ce projet fut décrétée le 28 août 1838, puis ajournée indéfiniment. En 1840, M Dubois-Nihoul adressa au ministre des travaux publics un projet complet, dans une autre direction; le canal de Mons à la Sambre, par la vallée de la Trouille, fut enfin concédé en 1845, (loi du 21 mai, arr. roy. du 13 novembre) mais ne reçut jamais d'exécution.

Digitized by Google

à la province de Hainaut, par arrêté royal du 17 décembre 1819, lui furent retirés par la loi du 30 décembre 1843, ce qui souleva de longues protestations au sein du conseil provincial : il faisait valoir que le canal a été construit au moyen de centimes départementaux et de péages perçus sur les rivières du Hainaut, et qu'en remettant ses revenus à la Province, le roi Guillaume avait fait à celle-ci moins une faveur qu'une restitution.

D'après le projet primitif, le canal de Mons à Condé ne devait être alimenté que par la Trouille (prise d'eau du *Trouillon*) en amont du moulin au bois, à Hyon. Ces eaux étant insuffisantes, on pratiqua en outre une prise d'eau à la Haine, sur Quaregnon. Lors de la construction des fortifications de Mons, les entrepreneurs se voyant entravés dans leurs travaux par le Trouillon, conçurent l'idée de le remplacer ou à peu près, au moyen d'une nouvelle prise d'eau à la Haine, en amont du pont-canal. A cet effet, ils firent endiguer la dérivation à leurs frais, risques et périls : la Trouille ne fournit plus alors que le strict nécessaire au premier bief. On s'est bien trouvé de cette prise d'eau, qui fut maintenue définitivement.

Vers 1844, l'usinier du pont-canal eut intérêt à déplacer celle existant à Quaregnon pour la reporter à Jemappes, et réalisa ce changement de concert avec l'Etat. Enfin, une quatrième prise d'eau d'alimentation est située là où se trouvait le canal de Caraman, dont nous parlerons ci-après.

De grandes améliorations ont été introduites dans la navigation qui nous occupe : le mouillage, qui était en 1840 de 1m 25, est porté en 1843 à 1m 30; en 1844 à 1m 35; en 1847 à 1m 50; en 1850 à 1m 60, en 1853 à 1m 80 et en 1870 à 1m 90. Le prix du frêt se trouvant baissé de près de moitié, les charbons du Couchant écartèrent bientôt, en France et dans les Flandres, toute concurrence des charbons du centre; à tel point que les expéditions du Couchant ont dépassé 1,300,000t en 1831, et 4,400,000t en 1850.

Canal de Caraman. — Ce canal de 800 m., sur Boussu, est aujourd'hui hors d'usage; il reliait la Haine au canal de Mons à Condé. Nous en dirons cependant quelques mots.

Digitized by Google

Les sociétés charbonnières du bois de Boussu ne pouvant plus faire usage des rivages de la Haine, s'associèrent avec le comte Maurice de Caraman [1] pour construire l'embranchement qui porte son nom. Il leur fut concédé, le 26 août 1814, pour le terme de 50 années. Un arrêté royal du 24 novembre 1832 a prolongé ce terme de 90 ans; mais, lors de la construction du chemin de fer de Saint-Ghislain, les rivages du canal de Caraman ont été complètement abandonnés, à tel point qu'un arrêté royal du 18 septembre 1855 en a autorisé la conversion en simple rigole d'alimentation du canal de Mons à Condé.

[1] Le comte Maurice, dont descend M. le prince de Caraman-Chimai, actuellement gouverneur du Hainaut, avait pour aïeul le fameux Riquet, qui, sous le règne de Louis XIV, a si heureusement exécuté le canal de Languedoc, long de plus de 60 lieues. L'union de la Méditerranée et de l'Atlantique, au moyen d'un canal navigable, avait depuis longtemps fait l'objet de spéculations intéressantes; mais les difficultés d'exécution semblaient si grandes, que, jusqu'au jour où Riquet s'en mêla, aucune démarche sérieuse n'avait été faite pour l'obtenir. L'édit, en date du 7 octobre 1666, relatif à la concession de ce canal, porte:

« Bien que la proposition qui nous a été faite pour joindre la mer Océane « à la Méditerranée par un canal de transnavigation et d'ouvrir un nou- « veau port (celui de Cette) sur les côtes de notre province de Languedoc, « ait paru si extraordinaire aux siècles passés que les princes les plus cou- « rageux et les nations qui ont laissé les plus belles marques à la postérité « d'un infatigable travail, aient été étonnés de la grandeur de l'entreprise « et n'en aient pu concevoir la possibilité; néanmoins, comme les desseins « élevés sont les plus dignes des courages magnanimes, et qu'étant consi- « dérés avec prudence, ils sont ordinairement exécutés avec succès, aussi « la réputation de l'entrepreneur, et les avantages infinis que l'on nous a « représentés pour réussir au commerce de la jonction des deux mers, « nous ont persuadé que c'était un grand ouvrage de paix, bien digne de « notre application et de nos soins, capable de perpétuer aux siècles à « venir la mémoire de son auteur, et d'y marquer la grandeur, l'abon- « dance et la félicité de notre règne. En effet, nous avons connu que la « communication des deux mers donnait aux nations de toutes les parties « du monde, ainsi qu'à nos propres sujets, la facilité de faire, en peu de « jours d'une navigation assurée par le trajet du canal, au travers des « terres de notre obéissance et à peu de frais, ce que l'on ne peut entre-

Digitized by Google

Canal de l'Espierre. — Ce canal n'est pas entièrement dans le Hainaut; il part d'Espierre, près du ruisseau de l'Espierre, pour aboutir à l'extrémité du canal de Roubaix. Les charbons de Mons, les pierres et les chaux de Tournay s'exportaient dans le département du Nord, en suivant la Scarpe et la Sensée, navigation lente et embarrassée qu'entravait d'ailleurs une concurrence jalouse. En 1819, comme la jonction de la Haine à l'Escaut faisait l'objet d'études sérieuses, on songea à pousser ces études jusqu'à la Lys et l'Yperlée, afin d'établir, disait-on, une navigation aussi directe que possible vers le port d'Ostende. Un premier projet représentait comme bien facile et surtout peu coûteux l'établissement d'un canal d'Escanaffles à Courtray; mais ce projet avait été dressé par un géomètre malheureusement peu habile. Néan-

« prendre aujourd'hui qu'en passant au détroit de Gibraltar, avec de très « grandes dépenses, en beaucoup de temps et au hasard de la piraterie et « des naufrages. »

Le procès-verbal où Riquet est reconnu adjudicataire, se termine comme suit : « En conséquence, et pour traiter favorablement le dit sieur « Riquet, attendu les services qu'il rend au Roi et à l'État, en faisant un « si grand ouvrage, Sa Majesté lui accorde, sur sa demande, la réhabili- « tation de sa noblesse, ses devanciers ayant vécu noblement jusqu'aux « guerres civiles de 1586, époque où ils ont dérogé. »

Dès le mois de mai 1668, Riquet avait terminé la branche de Toulouse au point de partage. Bientôt, une guerre qui ne fut terminée que par la paix de Nimègue, absorba tellement les finances de l'État, que Riquet ne reçut plus le remboursement de ses avances, et se trouva presque dans l'impossibilité de poursuivre. Il redoublait d'efforts et de zèle quand la mort vint l'enlever à son pays (1er octobre 1680). A cette époque, il ne restait plus qu'une lieue du canal à faire.

En 1686, Vauban reçut de Louis XIV la mission de visiter les travaux. Il les trouva si beaux, qu'il eût préféré, dit-il, la gloire d'en être l'auteur à tout ce qu'il avait fait, ou pourrait faire à l'avenir.

Les frais du premier établissement se sont élevés, de notre monnaie, à plus de frs. 30,000,000 La fortune personnelle de Riquet y passa entièrement; et, malgré les libéralités de Louis XIV, il laissa à ses enfants des dettes considérables. Pour les acquitter, ceux-ci vendirent successivement diverses parties de la propriété du canal, tout en se réservant la faculté du rachat. En vertu de cette clause, les enfants avaient, en 1724, recouvré l'entière propriété de leur père.

Digitized by Google

moins, le commerce de Courtray et d'Ypres lui accorda une confiance aussi exclusive que mal justifiée. De là cette opposition opiniâtre, systématique que les deux villes flamandes continuèrent de faire à la réalisation de tout projet concurrent, dans la direction de Roubaix. Les études concluantes de l'Ingénieur en chef Vifquain, ses démonstrations évidentes, rien ne put dissiper leurs illusions. Voyant que le Waterstaat ne trouvait pas de tracé exécutable pour leur canal favori, les Chambres de commerce de Courtray et d'Ypres ne craignirent pas d'attaquer la sincérité des ingénieurs, qu'elles tenaient pour acquis d'avance au projet adverse, et elles firent tant de protestations, qu'elles parvinrent à faire tout ajourner, y compris le projet de l'ingénieur De Brock, pour la canalisation de l'Espierre. Une série de réclamations continua de se produire dans tous les sens.

Voulant dissiper enfin les soupçons émis contre le corps officiel des ponts et chaussées, le roi se crut obligé de soumettre tous les projets à une vérification complète; un capitaine du génie fut chargé de ce soin délicat; le temps continua de s'écouler ainsi en recherches, discussions, intrigues, et la révolution arriva, sans que Guillaume eût pu satisfaire, ni aux vœux de la Flandre, qui voulait à toute fin son canal de Courtray, ni aux sollicitations des Chambres de commerce de Tournay et de Mons, qui avaient intérêt à la direction de Roubaix.

En 1833, le sieur Corbisier, négociant à Mons, demanda la concession du projet de l'ingénieur De Brock; cela surrexcita naturellement les anciennes oppositions; mais après de longs débats, la commission d'enquête finit par reconnaître les avantages incontestables de ce projet, dont l'exécution était d'autant plus urgente, qu'on était en train d'achever le canal français de Roubaix, auquel le canal de l'Espierre devait faire suite.

Sur ces entrefaites, divers autres tracés furent encore mis en avant et les Chambres de commerce de Courtray et d'Ypres réclamèrent à grands cris l'adjudication d'un canal partant de Bossuyt, avec une clause qui devait avoir pour conséquence l'ajournement indéfini du canal de l'Espierre. Plusieurs années s'écoulèrent encore sans que l'affaire fît un pas de plus.

Digitized by Google

En présence de cinq ou six voies concurrentes réclamant chacune la priorité et qui, bien que n'ayant pas précisément le même but, présentaient cependant de la connexité, le gouvernement ne se crut pas suffisamment édifié ; il chargea un ingénieur de visiter les rivières et canaux du département du Nord, pour fournir divers éclaircissements.

Pendant ces tergiversations, les travaux du canal de Roubaix étaient achevés presqu'à nos frontières, sauf le tunnel près de cette ville. En France, l'opposition faisait un grief au gouvernement des retards que subissait cette affaire, dont la presse s'occupait beaucoup. Dans cette situation, le ministre Nothomb prescrivit une nouvelle enquête, générale, complète, solennelle.

Une nombreuse commission entendit tous les intéressés ainsi que les ingénieurs qui s'étaient occupés des divers projets. Il y eut des discussions publiques très animées ; on lut force pétitions et mémoires, sans parvenir à tomber d'accord. Cependant, les intéressés du Hainaut insistaient d'une manière si pressante et leurs réclamations se répétaient avec tant de force, qu'il devenait impossible de songer à un nouvel ajournement.

L'instruction avait révélé la nécessité de mesures protectrices pour les voies navigables des Flandres, mesures qui ne pouvaient être prises d'une manière complète qu'avec le concours de l'autorité française. Des négociations furent ouvertes à cet effet à Paris (1839), sur un projet de convention formulé par notre gouvernement, qui rencontra d'abord une extrême résistance. Ce ne fut qu'avec beaucoup de peine que la haute diplomatie parvint à s'entendre sur les bases d'une convention, à la suite de laquelle notre roi décréta l'ouverture du canal de Bossuyt et du canal de l'Espierre.

Aucun amateur ne se présenta pour le premier ; mais le sieur Messen fut déclaré concessionnaire du canal de l'Espierre, pour le terme de 90 ans [1]. A peine cet arrêté eut-il paru, que de nouvelles polémiques se produisirent aux Chambres législatives et

[1] Arr. roy. du 14 novembre 1839.

Digitized by Google

dans la presse : on prétendait que cette concession était nuisible au pays, que c'était envers la France un acte de faiblesse ou de complaisance qui dépassait les pouvoirs du gouvernement, etc., Quoi qu'il en fût, on ouvrit le canal à la navigation, le 4 octobre 1843, date à partir de laquelle la concession prend cours. La dépense totale, évaluée à frs. 1,800,000, a profité surtout à la ville de Roubaix, devenue une des premières villes de fabrique en France. En 1872, par exemple, l'Espierre a transporté 223 bateaux chargés de 48,279 tonnes de marchandises.

Canal de Pommerœul à Antoing. — Il s'embranche sur le canal de Condé, à 470 m. de l'écluse de la *Malmaison*, coupe le *Grand-Camp*, où il présente des berges d'une hauteur de plus de 80 pieds, puis va joindre l'Escaut à 2,500 m. en amont de l'écluse d'Antoing. Le bief de partage est en partie alimenté au moyen de deux pompes aspirantes et foulantes qui prennent les eaux du canal de Condé et les élèvent à la hauteur de 9m. 50 dans une rigole latérale, de 840 m. de longueur [1].

Nous avons déjà dit les circonstances qui, vers la fin du XVIIe siècle, firent naître la première pensée de ce canal [2]. Un décret du 17 août 1782 ordonna des études pour l'ouverture d'un canal d'Antoing à Saint-Ghislain; comme précédemment, on trouva l'exécution impossible ou trop dispendieuse; mais après la défaite de Waterloo, le commerce voulut à tout prix s'affranchir des droits de transit exigés de la navigation par Condé.

Les partisans des canalisations vers Ath d'une part, vers Antoing de l'autre, reprirent entre eux une lutte qui, depuis plus d'un siècle, n'avait rien produit; et l'administration fit de nouvelles études comparatives (1817). Alors, MM. les ingénieurs Vifquain et Simons démontrent à l'évidence que la direction d'Antoing est préférable aux points de vue de l'économie et de

[1] Voir une notice de M. l'ingénieur Gombert, sur l'alimentation de ce canal dans les *Annales des travaux publics*, t. XII, p. 339.

[2] Voir p. 179.

Digitized by Google

l'alimentation. D'ailleurs, il s'agit avant tout d'affranchir les transports destinés aux villes riveraines de l'Escaut, résultat qui ne peut être mieux acquis qu'en atteignant le fleuve à son entrée en Belgique, ou du moins en se rapprochant le plus possible de la frontière française.

Cette entreprise fut concédée à M. Ph. J^h^ Nicaise, de Mons, admis à jouir des péages pendant 22 ans[1]. Grâce à la protection du roi Guillaume, il put, sous l'habile direction de MM. Vifquain et Simons, terminer ce travail considérable en moins de trois ans, tandis que son cahier des charges en accordait quatre. Les immenses déblais de la tranchée de Grand-Camp furent effectués au moyen de lignes ferrées, utilisées pour la première fois, en Belgique, aux travaux de terrassement. L'inauguration de la voie nouvelle eut lieu le 26 juin 1826, avec le concours d'un grand nombre de fonctionnaires et d'intéressés, au bruit des acclamations les plus enthousiastes. M. Legrand-Gossart, membre de la chambre de commerce de Mons, avait fait construire pour la circonstance un bateau de la plus grande dimension pavoisé et décoré aux couleurs nationales. Ce bateau conduisit l'assistance jusqu'au pont suspendu de Péruwelz, que plusieurs attelages parcoururent deux fois au grand trot. Un autre bâtiment, appareillé par les soins de M. Grandsart, d'Antoing, vint à la rencontre du précédent, au son de l'air national. Après les cérémonies et les discours d'usage, un banquet nombreux fut servi à bord, au milieu de la plus franche cordialité.

Le devis estimatif éleva les frais de construction à frs. 4,656,024; le concessionnaire obtint une indemnité de frs. 1,904,762 pour travaux imprévus, etc.; de sorte qu'on pourrait évaluer le canal à six millions et demi au moins.

Les prévisions sur lesquelles M. Nicaise avait basé sa soumission ne tardèrent pas à s'accomplir, et l'on vit bientôt les transports s'élever à environ 400,000 tonnes.

L'administration française, reconnaissant qu'elle ne pouvait

[1] Arr. roy du 19 juin 1823.

Digitized by Google

continuer de frapper notre marine de droits exorbitants, sans perdre complètement le transit par Condé, supprima ces droits presque complètement; le concessionnaire de l'écluse de Goeulzin réduisit également ses péages; de sorte que nos bateliers avaient certain avantage à transiter encore par la France. Le canal d'Antoing aurait été complètement abandonné, si le roi, cédant aux réclamations du concessionnaire, n'avait décidé arbitrairement que tout bateau transitant par Condé serait soumis aux droits entiers du canal d'Antoing, comme s'il l'avait parcouru [1]. Cet arrêté, qui interprétait censément certaines dispositions du cahier des charges, modifiait en fait l'article 49 du règlement du 1er août 1827, relatif à la perception des droits de navigation; il donna lieu à de nombreuses et vives réclamations qui le firent bientôt remplacer par un autre arrêté qui n'était guère moins injuste. Peu satisfait du résultat de ces mesures, le concessionnaire voulut vendre sa concession; le syndicat la reprit moyennant une indemnité de flor. 3,453,000 (fr. 7,307,936-50) et jouit ainsi des péages à partir du 1er juillet 1828.

En 1830, l'administration des domaines s'empara du canal et de toutes ses dépendances, et le gouvernement provisoire réduisit les péages de moitié. Le canal fut définitivement remis à l'État belge, le 30 décembre 1831.

Canal d'Ath à Blaton. — Les projets de jonction directe du bassin de Mons avec la vallée de la Dendre n'avaient pas abouti, parce qu'ils laissaient insolubles la question d'alimentation et la question financière. Le canal d'Ath à Blaton, à travers les terrains les plus aquifères de la localité, devait procurer à peu près les mêmes résultats.

Cette entreprise fut combinée avec la canalisation de la Dendre depuis Ath jusqu'à Termonde, canalisation que l'État devait terminer avant le 31 décembre 1866 et joindre ensuite au canal projeté, les deux voies devant être entretenues par le concessionnaire du canal.

[1] Arrêté du 8 décembre 1827.

Digitized by Google

M. V.-J. Vander Elst sollicita cette concession dès 1851 ; elle lui fut accordée définitivement par arrêté royal du 25 septembre 1863, pour un terme de 90 ans, à compter de l'exploitation simultanée de toute la ligne jusqu'à Termonde.

L'entrepreneur n'approfondit pas assez au point de partage pour découvrir toutes les sources : quand vint le moment d'introduire les eaux, elles se trouvèrent insuffisantes. En outre, on s'aperçut de fuites considérables, auxquelles on s'efforça de remédier par des bétonnages partiels plusieurs fois repris, mais qui n'atteignent pas encore complètement le but. Il en résulta des pertes considérables pour la société concessionnaire.

La canalisation de la Dendre subit un retard de deux ans, par suite du procès que l'État dut soutenir contre le sieur Notté, usinier à Lessines; de telle sorte que la Dendre canalisée ne put être relivrée aux concessionnaires que le 1er octobre 1868.

La police, la navigation et la perception des péages sont règlementées par arrêté royal du 5 du même mois [1], pour toute la ligne de Blaton à Termonde.

La Sambre — Son lit, creusé dans la roche ou dans des terrains glaiseux, présentait une infinité de bas-fonds ou attérissements qui contribuaient à augmenter la vitesse du courant et l'irrégularité de la flottaison. En été, la rivière était presqu'à sec ; en hiver, ses eaux rapides et sinueuses débordaient fort avant sur les terres. Cette situation s'est peu modifiée depuis l'invasion de J. César jusqu'au siége mémorable de Namur, par Louis XIV (1692).

Au moyen-âge, les marais formés par les débordements de la Sambre ont servi plus d'une fois à fortifier des repaires de brigands. A trois kilomètres de Lobbes, on aperçoit encore une montagne très escarpée, surmontée de quelques débris de l'ancien château féodal de Grignart; c'est de là, qu'au mépris des gens de justice, Maurosus et ses compagnons dévalisaient les marchands et les voyageurs qui franchissaient le gué [2].

[1] Modifié le 5 février 1869.

[2] Ce hardi détrousseur s'étant converti, fonda les abbayes de Lobbes et

Digitized by Google

Petit à petit, on améliora certains points: ici l'on déblaya la rivière, là on concentra le courant, soit pour établir un pont, soit pour rendre la pêche plus facile et plus fructueuse.

La Sambre a toujours passé pour être très poissonneuse: par une charte de 1259, pour le salut de son âme et de celles de ses prédécesseurs et à cause de l'affection spéciale qu'il porte à la maison d'Alne, l'Evêque de Cambray lui donne perpétuellement le droit de pêche dans la Sambre, de chaque côté, depuis le ruisseau de *Hille* jusqu'au puisoir *Mostellet*. En 1288, l'abbaye de Maroilles donne au comte de Hainaut la moitié de son droit de pêche de la Sambre et de l'Eppre, ainsi que la moitié de ses morte-mains « dont la jouissance était troublée par plusieurs, à condition qu'il sera obligé de lui garantir et conserver l'autre moitié. »

Nous voyons dans un cartulaire de l'abbaye d'Alne qu'au XVI^e^ siècle, les moines dépensèrent flor. 3,215 en travaux exécutés sur la Sambre. A cette époque la navigation était nulle: le pays environnant n'avait pour ainsi dire ni commerce, ni industrie.

Pendant les campagnes de Louis XIV, des particuliers ayant entrepris le transport des grains et autres approvisionnements de l'armée, firent construire à leurs frais, des écluses et des barrages en bois, au moyen desquels les bateaux pouvaient charger 15 à 20 tonnes. Ces premiers essais de navigation ne modifièrent pas sensiblement le cours de la Sambre, mais attirèrent l'attention de l'autorité: l'intendant français du Hainaut proposa d'améliorer la rivière et de la joindre à l'Oise (1692). Plusieurs généraux du génie français, connus par leur patriotisme et par leurs lumières, virent là une entreprise vraiment nationale, qui pouvait faciliter la défense des frontières et l'attaque de la position de Fleurus, où les destinées des états voisins ont été plusieurs fois décidées. En 1748 et 1749, on groupa les sommes payées aux fournisseurs des armées de cette frontière, ainsi que les réquisitions impo-

d'Alne (636). L'histoire rapporte qu'il allait souvent verser des larmes d'expiation sur les ruines de Grignart. Il est honoré sous le nom de saint Landelin.

Digitized by Google

sées aux localités riveraines pour les transports des vivres et munitions, et l'on constata que le montant de ces frais dépassait 20 millions : soit plus que le double de la dépense que nécessiterait un canal au moyen duquel on pouvait réduire la dépense au dixième, tout en assurant mieux les approvisionnements.

Le 15 mars 1709, Philippe V, roi d'Espagne, avait autorisé Charleroy à lever un droit de rivage, à raison de 10 patars sur chaque bateau chargé qui arriverait, partirait ou passerait par la ville.

En 1747, M. Franquet, brigadier d'ingénieurs, fut chargé d'examiner les rivières navigables de Belgique, dans le but de mieux assurer le service des armées françaises; d'après son rapport, le cours rapide de la Sambre avait été coupé, depuis 1692, par une suite de barrages différents et irréguliers construits successivement soit dans l'intérêt de la navigation, soit le plus souvent dans l'intérêt des usines, auxquelles la navigation était sacrifiée. Ces espèces d'écluses, abandonnées à l'action du temps et des crues, tombaient en ruine et n'étaient pour ainsi dire d'aucun secours. Les bateaux passaient au *trou* laissé par la vanne soulevée au moyen d'un long levier en bois.

En 1789, M. Deveau, délégué de l'administration française, et M. De Gryseul, commissaire des états du Hainaut, firent une visite de la rivière, à partir de Landelies jusqu'à Namur; ils conclurent qu'il était de la plus urgente nécessité d'exécuter de grandes améliorations avec ensemble, afin de mettre cette navigation en harmonie avec celles de l'Oise et de l'Escaut, dont la jonction à la Sambre avait été proposée à diverses reprises.

L'an XI de la république, à Charleroi, les eaux étaient réservées les lundis, mercredis et vendredis (jours des marchés publics) exclusivement aux propriétaires des moulins et usines de la ville. Le reste de la semaine, elles étaient à la disposition des ouvriers qui demandaient des aisvées [1]. La navigation s'opérait alors au moyen de chasses d'eau, emmagasinées en amont, qui faisaient franchir les hauts fonds à quelques bateaux réunis en

[1] Enquête de notoriété passée devant le notaire Gaulot, 12 ventôse an XI.

Digitized by Google

rame [1]. Le halage était, comme le reste, dans l'état le plus défectueux : en eaux basses, à Charleroy et sur d'autres points, les chevaux tiraient dans la rivière ; à Namur, le tirage était impossible, à défaut de quais. Les chemins de halage qui bordaient tantôt la rive droite, tantôt la rive gauche, étaient en hiver tellement impraticables que les chevaux devaient souvent passer sur les terres voisines. Quand de longues pluies ou des crues d'orage grossissaient les eaux, il fallait abandonner les bateaux au courant de la descente.

La direction de la navigation de la Sambre était encore abandonnée aux bateliers et aux usiniers, quand, en 1806, elle fut mise dans les attributions de l'administration des ponts et chaussées. Malgré les règlements, bien des abus consacrés par les siècles, se perpétuèrent : on continua à faire payer arbitrairement les eaux nécessaires à la navigation.

C'est aux imperfections nombreuses de cette navigation qu'il faut surtout attribuer l'état languissant où restèrent si longtemps les houillères et les mines des environs ; il est probable que l'armée française eût triomphé à Waterloo, si, favorisée par la navigation actuelle de la Fère à Charleroy, elle eût pu gagner les jours de marche que la difficulté des communications et des approvisionnements lui ont fait perdre.

Après la chute de l'Empire, sous Guillaume, l'intérêt du commerce domine dans les sphères gouvernementales : le roi prête l'oreille aux vives sollicitations de la Chambre de commerce de Charleroy, de la régence de Namur et des bateliers de ces villes. Juste appréciateur de la richesse des contrées qui bordent la Sambre, il comprend de suite la nécessité d'en faire la canalisation, qui servirait à exporter nos produits vers le centre de la France. D'ailleurs la Sambre débouche à la Meuse, et devait être bientôt mise en rapport avec Bruxelles, Anvers, Malines et Louvain par le canal de Charleroy, dont l'exécution était résolue.

Dans les mémoires de l'ingénieur en chef De Behr, résidant à

[1] Voir le règlement fait au conseil de Namur, le 24 juin 1789.

Digitized by Google

Mons (1823), on voit que les travaux exécutés jusqu'alors révélaient l'enfance de l'art. Six barrages existaient dans le Hainaut : à Labuissière, à Lobbes, à Thuin, à l'abbaye d'Alne, à Charleroy et à Couillet. Le fond de la rivière s'était rehaussé : à chaque crue, les eaux envahissaient les prairies riveraines. De Landrecies à Charleroy, la navigation n'était possible à la descente que pour des bateaux de 25 à 30 tonnes ; à la remonte, on réduisait la charge à 15 ou 20 tonnes. Dans la partie inférieure de la Sambre, les bateaux de 40 à 50 tonnes circulaient avec facilité à la descente, mais on ne pouvait prendre que 20 à 25 tonnes à la remonte, qui nécessitait parfois l'emploi de plus de 20 chevaux. Enfin, la navigation était intermittente, coûteuse, parfois même très dangereuse. A l'écluse du moulin de Lobbes, la moindre crue lançait les bateaux dans une espèce de traquenard où ils couraient risque d'échouer : on prétend que, d'après un ancien règlement, tout bateau échoué appartenait à l'abbaye de Lobbes, qui avait fait construire cette écluse. L'enclos de l'abbaye étant contigu à la rivière, les bateaux halés sur la rive gauche étaient en cet endroit abandonnés à eux-mêmes, tandis que les chevaux devaient faire un détour d'un quart de lieue le long du mur d'enceinte de l'abbaye, pour venir reprendre le bateau par la rive droite à l'amont de l'écluse.

L'industrie charbonnière, base de tant d'autres, était fort en souffrance, faute de débouchés ; la forgerie n'en était pas encore arrivée à l'emploi de la houille, à cause de l'éloignement ou du mauvais état des communications. La canalisation régulière et définitive de la Sambre fut réclamée comme un moyen de salut. Des ingénieurs belges et français, délégués par leurs gouvernements, se concertèrent sur le meilleur système à adopter ; puis on offrit la concession de péages à qui voudrait entreprendre la canalisation, depuis la frontière jusqu'à Namur. MM. Remi De Puydt [1],

[1] Lieutenant-colonel du génie et membre de la Chambre des représentants. En 1826, il obtint du roi l'autorisation de procéder à ses frais, aux opérations d'un projet de jonction de la Sambre au canal de Mons par la

Digitized by Google

Lebon et Cie se rendirent concessionnaires pour un terme de 27 années, y compris les 4 années nécessaires à l'exécution des travaux [1].

Bientôt on reconnut qu'il était indispensable d'introduire diverses modifications au projet; les graves dissentiments qui s'élevèrent à ce sujet entre l'administration et la société concessionnaire embrouillèrent l'opération, au point de nuire au résultat.

Pressé par les sollicitations du commerce et par les plaintes des bateliers depuis longtemps sans ouvrage, le gouvernement, sans attendre l'achèvement de l'entreprise, autorisa l'ouverture du canal à partir du 1er janvier 1829. Ce fut une grande faute : comment, en effet, approfondir convenablement une rivière en train de navigation? A l'expiration du délai d'exécution (1830), il s'éleva des difficultés plus sérieuses encore.

Les petits bateaux employés jusqu'alors ne pouvant plus suffire, des spéculateurs habiles avaient fait construire des bateaux de 200 à 230 tonnes, qui amenèrent bientôt la baisse du fret exigé par les bateliers de Charleroy et de Namur. Cette baisse excita leur mécontentement et occasionna quelques voies de fait, aussitôt réprimées. Mais, pendant l'effervescence de la révolution de Septembre, alors que les lois étaient sans vigueur et le gouvernement sans action, une émeute violente éclata à Namur, en faveur des petits bateaux. Pour rétablir l'ordre, l'autorité se crut obligée de traiter avec le désordre, et de lui sacrifier des droits acquis. Le gouvernement provisoire réduisit les droits de navigation d'un quart pour les bateaux de 60 à 120 tonnes, et de moitié pour ceux de moins de 60 tonnes; l'intégralité des droits ne fut conservée que pour les bateaux au-dessus du port de 120 tonnes. Le conces-

vallée de la Trouille, ce qui exigea de sa part quatre années d'études. Ce projet dont l'utilité parait avoir été démontrée, n'a cependant jamais pu recevoir d'exécution. — Voir p. 307, note 2, et de Rive, *Précis historique et statistique des canaux et rivières navigables de la Belgique et d'une partie de la France*, 1835, p. 565.

[1] Arr. roy. du 15 juillet 1825.

Digitized by Google

sionnaire était admis à faire valoir ses droits à une indemnité, mais rien ne fut stipulé en faveur des propriétaires de grands bateaux dont les intérêts se trouvaient si injustement compromis. Les réductions, évidemment transitoires, dont nous venons de parler, furent abrogées en 1832 par le roi Léopold.

Le plus grand grief dont le concessionnaire eût à se plaindre, consistait dans les erreurs d'évaluation commises sur les pièces du projet officiel. Les amateurs n'avaient pu le vérifier suffisamment, puisqu'il n'a été publié qu'un mois avant l'adjudication, tandis qu'il en fallait au moins six pour se bien pénétrer d'un travail si considérable. La dépense réelle (frs. 9,781,453) a excédé les prévisions de frs. 5,714,285 ! Cette différence énorme et d'autres mécomptes encore étaient bien faits pour décourager l'entrepreneur, qui se mit à intenter un procès à l'État : les prétentions du concessionnaire étaient d'autant plus légitimes que le cahier des charges contenait des clauses contradictoires qui ne permettaient pas d'obtenir le tirant d'eau de deux mètres annoncé dans le projet. Le procès intenté s'est terminé, le 15 avril 1835, par une transaction : l'État paya une somme de frs. 12,406,000 et prit possession de la Sambre canalisée, à partir du 20 novembre 1855.

En 1840, les transports vers l'Oise des charbons de Charleroy étaient devenus presque nuls, tandis que les charbons d'Anzin et de Mons, venant comme de coutume par l'Escaut et le canal de Saint-Quentin, remplissaient les bassins de la Fère et remontaient même le canal de Sambre-et-Oise ; de sorte que les péages de la Sambre belge couvraient à peine les dépenses d'entretien.

Bien que cette situation résultât de beaucoup de circonstances et surtout de certaines défectuosités que la canalisation n'avait pas fait disparaître, on ne tarda pas à l'attribuer à la hauteur des droits perçus en Belgique sur la Sambre, lesquels droits étaient à la vérité plus élevés que ceux des voies concurrentes ; une loi du 1er septembre 1840 autorisa le gouvernement à les réduire, selon les circonstances.

D'importants travaux d'amélioration furent exécutés en Belgi-

Digitized by Google

que comme en France, sans jamais remédier complètement à la situation : en temps de crue, il se produisait des inondations désastreuses, à Charleroy et à Namur. Au mois d'août 1850, les eaux se sont élevées dans cette première ville à une hauteur de deux à trois mètres, et la violence du courant fut telle, que cinq ponts en maçonnerie, construits pour le passage du chemin de fer, ont été emportés : il fallut exécuter des travaux considérables pour faciliter à l'avenir l'écoulement des eaux, et pour permettre la navigation avec un enfoncement de 1m 80.

Avant 1825, on ne rencontrait qu'un haut-fourneau au bois sur tout le cours de la Sambre. En 1834, il y avait 10 hauts-fourneaux au coke dans un rayon de deux lieues de Charleroy. Aujourd'hui, les deux rives sont couvertes d'exploitations et d'établissements de tous genres, et l'on peut dire que cette vallée est la plus riche du royaume. C'est par la Sambre que s'expédie la plus grande partie des charbons belges en destination de Paris.

Canal de Charleroy à Bruxelles. — Le service de ce canal, dans toute son étendue, est attribué à la direction des ponts et chaussées du Brabant[1]

Sous le règne de Philippe II, le charbon s'exploitait à Charleroy et à Jumet ; mais n'arrivait à Bruxelles, Malines, Louvain et Anvers qu'en petites quantités, par de mauvaises routes.

Les grandes entreprises sont filles de la nécessité ; le besoin impérieux de combustible fit naître la pensée d'un canal qui, prolongeant celui du Rupel à Bruxelles, se dirigerait vers Charleroy par la vallée de la Senne.

Un premier projet est présenté par les états de Hainaut (1656). Le magistrat de Bruxelles fait de son côté des études qui aboutissent à une évaluation de frs. 5,079,365, dépense énorme pour l'époque. En 1669, les bourgeois de Bruxelles recommencent leurs doléances, et deviennent si pressants, que le magistrat sollicite pour la forme un octroi d'exécution et fait quelques démonstrations dans la plaine d'Anderlecht, pour

[1] Arr. roy, du 4 mars 1858.

Digitized by Google

contenter la multitude; mais bientôt on déclare le projet inexécutable. En 1679, les houillères de Charleroy prenant une importance toujours croissante, les neuf nations, les bateliers de Bruxelles et d'autres intéressés réclament de nouveau un canal : on se borne à lever quelques plans. Sollicité par le magistrat de Bruxelles (1750), le gouvernement autrichien paraît d'abord accueillir favorablement le projet, puis se laisse arrêter par des intérêts de localité : l'attente publique est encore une fois trompée [1]. En 1783, on procède à des études plus complètes, qui prouvent la possibilité, démontrent les avantages d'un embranchement passant par les Écaussines et se dirigeant vers les houillères du Centre : comme précédemment, on recule devant les difficultés; on s'effraie des profondes tranchées à ouvrir au col de partage, l'art des galeries souterraines étant peu connu.

Arrive le gouvernement plus ferme de Napoléon : il fait faire des études définitives par l'ingénieur en chef Vionnois et la construction du canal est bientôt décrétée [2].

Malheureusement la guerre mettait obstacle à tout instant aux vues larges de l'empereur; et comment pouvait-on poursuivre de grands travaux d'utilité publique, quand toutes les forces vives du pays étaient employées à consolider l'Empire ou à retarder sa chute? L'exécution devait coûter frs. 6,516,137 : le trésor de l'État ne pouvant pourvoir à cette dépense, le gouvernement engagea le commerce de Bruxelles à s'en charger. Mais celui-ci n'avait ni assez de vie, ni des vues d'avenir assez étendues pour profiter des offres qui lui étaient faites. L'État voulut alors faire exécuter lui-même les travaux aux frais des départements intéressés; mais ceux-ci, effrayés des sacrifices qu'il s'agissait de leur imposer, firent tomber l'intérêt qu'on avait jusque là porté à l'entreprise, laquelle céda le pas au canal de Mons à Condé.

Vers 1819, les relations entre le centre industriel de Charleroy et le nord du pays firent l'objet d'une sollicitude nouvelle;

[1] Voir Alph. Wauters, *Histoire de Bruxelles*, t. II, p. 207.
[2] 4 mai 1803.

Digitized by Google

on comprit mieux que jamais toute l'importance de la voie, vainement sollicitée depuis plusieurs siècles. Les exploitants de Charleroy, la chambre de commerce et la régence de Bruxelles, des consommateurs hollandais, etc., réclamèrent tous à l'envi, en invoquant les résultats favorables obtenus par suite de l'ouverture du canal de Mons à Condé. C'est alors qu'intervint l'ingénieur en chef Vifquain, qui dressa un projet définitif pour un canal à moyenne section, dont la dépense fut évaluée à frs. 9,106,340. Ensuite, la société Classens, Castinel et Cie se rendit concessionnaire pour 34 années, y compris les cinq années accordées pour l'exécution [1].

C'est ainsi que ce canal rêvé par Bruxelles avant même sa navigation vers le Rupel et regardé si longtemps comme impossible ou comme ruineux, trouva enfin une compagnie qui s'en chargea moyennant la jouissance des produits pendant 29 années seulement.

Les travaux de terrassement commencèrent le 2 avril 1827. La première pierre fut posée le 1er août suivant, à la tête du souterrain de Bêtrefaite, qui n'a pas moins de 1,283 mètres : c'est le premier ouvrage de ce genre qui ait été construit en Belgique. Des irruptions de sable boulant ensevelissaient souvent les travailleurs dans le bouveau, à tel point que la montagne dut être déblayée et voûtée à ciel ouvert sur 150 m. de longueur.

Eu égard aux dépenses imprévues qui avaient mis la société à bout de ressources, le roi Guillaume vint à son secours en lui faisant un prêt de frs. 200,000 (1830). L'effervescence patriotique de septembre n'avait suspendu les ouvrages que pendant quelques jours, lorsqu'ils durent être interrompus de nouveau à défaut de fonds. Le gouvernement provisoire vint également en aide aux concessionnaires, ainsi que le Congrès national. Dès lors, les ouvrages reprirent la plus grande activité sur toute la ligne : le canal fut inauguré solennellement, le 22 septembre 1832.

La compagnie concessionnaire réclamait de fortes indemnités

[1] Arr. roy. du 15 avril 1826.

Digitized by Google

pour les travaux extraordinaires du souterrain de Bêtrefaite, etc. Après beaucoup de calculs et de débats à ce sujet, le gouvernement se décida à racheter la concession. Les conventions conclues successivement à cet effet reçurent d'abord peu d'accueil de la Chambre des représentants. Cependant, les progrès du mouvement de la navigation s'étaient chargés de démontrer les avantages et l'opportunité d'une prompte approbation. En outre, un arrêté du 29 août 1835 avait décidé l'exécution des embranchements, dont l'influence devait être prodigieuse sur l'avenir financier du canal principal : il était évident qu'en rejetant le traité, l'État se verrait frustré de bénéfices pouvant s'élever à plusieurs millions. Le rachat du canal fut donc autorisé, par la loi du 1er juin 1839, moyennant le paiement d'une somme de frs. 4,780,068, qui, jointe à celle de frs. 8,465,608, ci-devant prêtée par le syndicat d'amortissement, formait un prix total de frs. 13,225,676.

Ce canal a été construit à moyenne section, par mesure d'économie et parce qu'on craignait une insuffisance d'eau pour l'alimentation d'un canal à grande section. Mais ce fut une faute.

En effet, d'abord, il fallut construire des baquets spéciaux ne jaugeant que 60 à 70 tonnes, tandis que les bateaux de la Sambre mesurent 220 tonnes et plus. Cette réduction du tonnage a eu pour conséquence naturelle d'élever le fret, les frais généraux étant à peu près les mêmes pour les petits bateaux que pour les grands. Au bout de quelques années, les charbonnages du Centre et de la vallée du Piéton ayant pris un développement inattendu, on se mit à réclamer l'élargissement de tous les ouvrages d'art, surtout vers la Sambre, afin d'éviter les transbordements. Le gouvernement dépensa plus d'un million à élargir la partie située entre la 9e écluse et la Sambre. Mais on recula devant les difficultés que présenterait l'élargissement entre Seneffe et Bruxelles, où se trouvent 37 écluses et le souterrain de Bêtrefaite.

Quoiqu'il en soit, le canal de Charleroy rapporte des bénéfices qui se comptent, tous les ans, par centaines de mille francs; et l'on peut affirmer que tout ce qu'il a coûté au trésor est remboursé depuis longtemps, capital et intérêts.

Digitized by Google

L'organisation du halage a nécessité beaucoup d'essais et rencontré de grandes difficultés, surtout après l'ouverture des embranchements. Le gouvernement ayant déclaré le halage entièrement libre, cela ne produisit aucun résultat avantageux. Une société prenant l'entreprise à sa charge, eut l'idée de faire venir d'Angleterre un assez grand nombre d'ânes pour les employer à cet usage ; mais faute de force ou d'habitude, ces pauvres animaux tombaient souvent dans le canal ; les hommes eux-mêmes entrèrent alors en lutte et l'emportèrent sur leurs concurrents. C'est en 1838, qu'à la suite de plaintes multipliées, le gouvernement se décida à mettre en adjudication l'entreprise d'un service spécial et régulier de halage.

La police et la navigation de ce canal sont règlementés par l'arrêté royal du 8 février 1872.

Embranchement du canal de Charleroy à Bruxelles. — Ils ressortissent à l'administration des ponts et chaussées du Brabant. Seneffe est le point de départ de ces embranchements, qui se subdivisent comme suit :

Branche principale, longueur	9,000 m
Embranchement de Bellecourt, à l'est, y compris un bassin de 500 mètres	1,600
Embranchement de la Croyère, y compris un bassin de 300 mètres	1,000
Embranchement de La Louvière, y compris un bassin de 300 mètres	1,500
Embranchement de Houdeng, y compris un bassin de 300 mètres	1,300
Total. . .	14,400 m

Déjà en 1824, pendant les études du canal de Bruxelles à Charleroy, on avait demandé sa prolongation jusqu'au district houiller du Centre. Un projet définitif d'embranchements fut présenté par l'inspecteur Vifquain, alors que le canal principal allait être ouvert

Digitized by Google

à la navigation[1]. Leur exécution, décrétée le 11 septembre 1833, fut concédée à la société Classen et Cie, déjà concessionnaire du canal de Charleroy. Les embranchements et les chemins de fer en dépendant ont été inaugurés solennellement par le roi, le 5 août 1839. Trente ans après, jour pour jour, ils furent rétrocédés à l'État, pour frs. 2,450,000.

Canal d'embranchement de la Sambre. — Cette ligne, longue de 613 m, située sur Marchienne-au-Pont, n'a aucune importance. La concession en avait été demandée d'abord par M. Pirmez, agissant comme administrateur de la route concédée de Marchienne à Beaumont. Mais c'est le sieur J. Wautelet, négociant à Charleroy, qui fut déclaré concessionnaire, pour 90 ans[2]. Le canal n'a jamais été achevé que jusqu'à la route de Charleroy à Marchienne.

Ponts concédés.

Pont d'Hériunes ou *de Warcoing.* — Un document de 1344 parle de brigands qui devaient passer *au bac à Hérinnes*[3]. Au XVIIe siècle, le seigneur de Warcoing possédait depuis un temps immémorial, au bord de l'Escaut, un franc rivage qui servait à la décharge d'un ponton : 70 bateaux environ y abordaient annuellement, vers la fin du XVIIIe siècle. Le passage était affermé en 1839 pour frs. 140, et quelques années après, pour frs. 10. Encore en 1845, pour atteindre l'autre rive, les voitures devaient faire le tour par Tournay, et les piétons s'aventurer sur une frêle barque. L'établissement d'un pont fut alors concédé à la com-

[1] Vifquain J.-B.te, que nous avons cité diverses fois (pp. 295, 312, 314 et 325) est né à Tournai, en 1789. A part ses grands travaux d'ingénieur, on lui doit des *considérations historiques sur les cours d'eau navigables de la Belgique et les divers travaux hydrauliques exécutés ou proposés depuis les temps les plus reculés jusqu'en* 1842.

[2] Arrêté roy. du 28 mars 1839.

[3] *Mémoires de la Société historique et littéraire de Tournay*, t. IX, p. 138,

Digitized by Google

mune d'Hérinnes, autorisée à percevoir le péage jusqu'au 13 septembre 1938. Les travaux ont été adjugés pour frs. 32,600.

Pont de Chercq. — Les voitures ne pouvaient aller de Chercq à Vaulx que moyennant un détour de six kilomètres par Tournay ou par Antoing, lorsqu'en 1849, les sieurs Lefebvre et Cie offrirent de construire à Chercq un pont, dont ils sont concessionnaires pour 90 ans, l'octroi expirant le 9 mars 1943. Les droits sont perçus par personne, voiture, cheval, âne, bœuf, vache, veau, cochon, mouton, chèvre, couple d'oies ou de dindons, etc.

Pont d'Escanaffles. — Il a remplacé un ponton dont on n'osait plus se servir et qui formait le seul lien entre la route provinciale de Celles et la rive gauche de l'Escaut, vers Avelghem. La concession, accordée à la commune d'Escanaffles, expire le 1er février 1946. Les travaux ont été adjugés, en 1853, pour frs. 38.000.

Pont de Pecq. — Établi pour pouvoir exploiter les prairies de la rive droite et concédé à cette commune pour 90 ans, expirant le 19 janvier 1961 [1]. Des doutes, justifiés par les articles 20 et 25 du cahier des charges, ont été émis sur la question de savoir à qui ce pont fera retour : le département des travaux publics a décidé qu'il restera la propriété de la commune.

Pont du Bostiau. — Sur le canal de Pommerœul à Antoing. Le sieur Midol, marchand à Roucourt, obtint, en 1841, pour un terme de 90 ans la concession de ce pont, qui fera ensuite retour à l'État.

Pont du Ponchaux. — Sur le même canal. Concession accordée au sieur Deflinnes, de Péruwelz, pour 90 ans, qui expirent le 17 octobre 1941 [2].

---

[1] Arrêté roy. du 12 septembre 1865.
[2] Arr. roy. du 10 juin 1851.

Digitized by Google

Passages d'eau concédés.

Pottes. — Bac passe-cheval établi sur l'Escaut, à la demande de la commune d'Helchin (Fl. occid.) afin d'éviter un détour de plus de 12 kilomètres qu'il fallait faire pour exploiter les prairies de la rive droite et malgré l'opposition de la commune de Pottes, dont les habitants voyaient de mauvaise grâce qu'on vînt du dehors leur faire concurrence. Les sieurs Delbecque et Cie, à Helchin, en ont obtenu la concession pour 90 ans, prenant fin le 30 mars 1949 [1].

Hollain. — Ce passage existe sur l'Escaut depuis plusieurs siècles; il est exploité par la commune, à qui le département des finances a fait un bail de 18 ans [2].

Kain. — Concession accordée au sieur Bonnet, de Froyennes, pour 90 ans, expirant le 1er novembre 1946 [3].

Charleroy. — Ce passage de la Sambre n'a d'autre but que de faciliter l'accès de la station du chemin de fer. L'État l'exploite pour son compte [4].

Dampremy. — Passage toléré sur la Sambre, pour les ouvriers des usines [5].

---

[1] Arrêté royal du 28 juillet 1858.
[2] Idem du 6 février 1857.
[3] Idem du 13 mars 1856.
[4] Idem du 26 novembre 1870.
[5] Idem du 22 septembre 1865.

Digitized by Google

CONCLUSION.

Dans les instructions pleines de sagacité adressées, en 1634, au cardinal infant, Philippe IV rappelait que « le commerce fut autrefois introduit en Flandre par la commodité des rivières, par l'industrie des habitants du pays, par la sûreté et le bon traitement des marchands. »

Un écrivain français du dernier siècle adressait cette espèce d'apostrophe à ses compatriotes : « Ces Flamands que nous trouvons si épais, dont nos beaux esprits badinent avec tant de légèreté, ont pourtant rempli leur pays de monuments que notre noblesse n'oserait pas même imaginer. Toutes les grandes villes sont jointes par de vastes canaux, dont la beauté a quelque chose de surprenant, etc. »

« C'est en Belgique que les premiers canaux modernes furent creusés, a dit l'ingénieur Alphonse Belpaire [1]; c'est en Belgique que les premiers chemins de fer du continent furent construits. »

Il n'est certainement pas au monde de pays qui, eu égard à l'étendue du territoire, ait autant de chemins de fer, autant de chaussées pavées ou empierrées.

Si la sphère du travail s'est considérablement agrandie; si les moyens d'exécution se sont multipliés en se simplifiant; si l'homme produit et consomme davantage; si le commerce belge, dont le mouvement général s'élevait en 1831 à 202 millions de francs, a pris une telle activité, qu'il atteignit, en 1871, quatre milliards 497 millions; si enfin nous ne pouvons trouver un seul point en arrière qui nous offre un état supérieur à celui d'aujourd'hui, c'est aux facilités de communications qu'il faut surtout l'attribuer.

[1] Voir ci-devant, p. 220.

Digitized by Google

Cependant, de tous nos ingénieurs qui se sont consacrés spécialement aux voies publiques, Pierre Simons est le seul qui ait reçu du ciseau de l'artiste un témoignage public de reconnaissance : son buste en marbre blanc figure au fond de la salle principale de la station du Nord, à Bruxelles. On chercherait vainement sa tombe ; car il mourut, par suite d'excès de travail, dans la traversée du grand Océan. L'Océan, dit son biographe, recueillit son corps, au bruit d'une salve d'artillerie, comme l'éternel recueillit son âme ; le soleil était presqu'entièrement voilé, en signe de deuil : quelques rayons seulement en descendaient jusque sur la mer, pour figurer la route du ciel [1].

C'est un principe de justice, applicable aux nations comme aux individus, qu'il sera demandé beaucoup à qui aura beaucoup reçu. Avec les moyens qu'elle possède, avec les instruments dont elle est pourvue, la Belgique doit aspirer à un grand avenir. Placée, comme autrefois, au centre du mouvement européen, elle peut devenir l'entrepôt commun où les nations viendront échanger leurs richesses ; le foyer autour duquel elles accoureront s'asseoir, pour se communiquer leurs idées et leurs espérances ; le lieu d'asile où l'on verra se confondre et s'éteindre toutes les rivalités, toutes les haines nationales.

S'il est donné à la Belgique d'accomplir cette noble mission, ne fût-ce qu'en partie, jamais gloire plus légitime n'aura brillé sur un pays !

---

[1] Voir la biographie de Simons dans les *Annales des Travaux publics*, (t. II, p. 442, année 1843). — Une rue du vieux Bruxelles a conservé le nom de Locquenghien, le créateur du canal de Villebroeck (voir toutefois *Annales des travaux publics*, t. I, p. 170) ; mais Bruxelles attend encore un monument, plusieurs fois proposé, en souvenir de cette grande œuvre. Quant à Masui, c'est comme administrateur des chemins de fer et non comme ingénieur, qu'une statue lui fut érigée.

Mentionnons ici pour mémoire les noms de l'architecte Fonson auteur de la plupart des plans des routes construites par les états de Hainaut ; des architectes F. Desaubleaux et M. J. Wanderpepen, à qui l'on doit les premiers projets de canaux modernes dans la même province.

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE.

PAGES.

Préface 129

1re Partie. — *Généralités.*

Progrès dus aux communications faciles. 131
Voies par terre. 136
Classification des routes 156
Voirie urbaine 161
Voirie vicinale 168
Droit de passage ou de barrières. 177
Voies par eau 190
Des ponts et passages d'eau 209
Chemins de fer. 214

Seconde Partie. — *Notices particulières sur les communications principales du Hainaut.*

Voies romaines 227
Routes de l'État 237
Routes provinciales 263
Routes de l'État concédées 273
Routes provinciales concédées 279
Routes communales concédées. 282
Routes particulières concédées. 290
Voies navigables 292
Ponts concédés 329
Passages d'eau concédés. 331
Conclusion 332

Digitized by Google

Digitized by Google

PROGRAMME DES CONCOURS

pour l'année 1873.

PREMIÈRE PARTIE.

Littérature.

I. — Éloge de François Fétis.

II. — Même sujet en vers.

III. — Une pièce de vers sur un sujet puisé dans l'histoire de Belgique.

IV. — Une pièce de vers sur un sujet d'actualité.

V. — Une nouvelle en prose.

Biographie.

VI. — Biographie d'un homme remarquable par ses talents ou par les services qu'il a rendus et appartenant au Hainaut.

Beaux-Arts. — Architecture.

VII. — Étudier l'architecture dans les monuments et les maisons particulières de la ville de Mons, aux deux derniers siècles.

Histoire.

VIII. — Écrire l'histoire d'une des anciennes villes du Hainaut, excepté Soignies, Péruwelz et Saint-Ghislain.

IX. — Faire l'historique de l'exploitation de la houille dans le Hainaut.

Digitized by Google

Enseignement.

X. — Examen critique de nos lois sur l'enseignement.

Sciences. — Géologie.

XI. — Une étude des terrains quaternaires du Hainaut, situés sur la rive droite de la Sambre.

XII. — Indiquer d'une manière précise les matières utiles des terrains tertiaires et quaternaires du Hainaut, au point de vue industriel et agricole, en désignant les lieux de gisement et leurs usages économiques.

XIII. — Donner l'histoire des insectes les plus nuisibles à l'agriculture, indiquer les moyens raisonnés, sûrs, économiques et faciles à se procurer, de les détruire ou au moins d'en arrêter les dégâts.

Médecine.

XIV. — Manuel pratique et populaire des premiers soins à donner en cas d'accident ou de maladie. L'auteur s'attachera à combattre des préjugés trop répandus.

XV. — Comparer les avantages et les inconvénients du traitement des malades pauvres dans les hôpitaux de différents systèmes et à domicile.

Agriculture et horticulture.

XVI. — Rechercher les causes naturelles ou physiques de la dégénérescence des graines dans les végétaux cultivés.

XVII. — De la sélection des graines et des résultats avantageux qu'on peut en attendre dans l'agriculture et la culture maraîchère.

Digitized by Google

DEUXIÈME PARTIE.

QUESTIONS PROPOSÉES:

a. Par le Gouvernement.

XVIII. — Une appréciation raisonnée des ouvrages de J.-F. Le Poivre, géomètre montois.

XIX. — Discuter à fond la question du traitement en grand du minerai de fer en Belgique au moyen de la houille crue.

b. Par la Députation permanente du Conseil provincial.

XX. — Indiquer et décrire, d'une manière générale, le gisement, les caractères et les traitements des divers minerais de fer exploités dans la province de Hainaut.

Énumérer les caractères géognostiques qui doivent servir de guide dans la recherche des gites de minerais de fer qui peuvent exister dans la province de Hainaut, et discuter leur valeur.

XXI. — Indiquer et décrire les réactifs chimiques les moins coûteux et les manipulations les plus simples pour précipiter tous les corps dissous dans les eaux sortant des fabriques de sucre, de noir animal, des divers produits chimiques et des teintureries, de manière qu'il suffise de filtrer les eaux ainsi traitées, pour les obtenir limpides et ne contenant aucune matière organique ou inorganique en dissolution.

Le prix pour chacun de ces sujets est une médaille d'or.

Les Mémoires devront être remis franco, avant le 31 décembre 1873, chez M. le Président de la Société, rue des Compagnons, n° 21, à Mons.

Les concurrents ne signent pas leurs ouvrages: ils y mettent

Digitized by Google

une devise qu'ils répètent sur un billet cacheté renfermant leur nom et leur adresse.

Sont exclus du concours, 1° les membres effectifs de la Société, 2° ceux qui se font connaître de quelque manière que ce soit ou qui envoient des mémoires après le terme fixé, ou des œuvres déjà communiquées à d'autres Académies.

La Société devient propriétaire des manuscrits qui lui sont adressés; cependant, les auteurs qui justifient de leur qualité, peuvent en faire prendre des copies à leurs frais.

Ainsi arrêté en séance à Mons, le 14 mars 1873.

Le Secrétaire général,
A. Houzeau de Lehaie.

Digitized by Google

TABLE DES MATIÈRES

CONTENUES

dans le 9e volume de la IIIe série des

MÉMOIRES ET PUBLICATIONS

DE LA

Société des Sciences, des Arts et des Lettres du Hainaut.

	Pages.
Procès-verbal de la séance publique du 11 juin 1873.	5
Sur l'homme préhistorique. — Discours d'ouverture, par M. E. De Puydt, *Président*	7
Rapport sur la situation et les travaux de la Société, pendant l'année 1872-1873, par M. L. Dumont, *Secrétaire annuel*	27
Rapport sur les résultats des concours pendant l'année 1872, par M. Houzeau de Lehaie, *Secrétaire-général*	31
Liste des membres de la Société, au 31 décembre 1873.	37
Compagnies savantes et autres institutions scientifiques et littéraires avec lesquelles la Société est en relation.	53
Mémoires et publications.	
Extrait du règlement	58

Digitized by Google

Une éclaircie, par M. Antoine Clesse. 59
L'Humanité, par M. Hipp. Laroche 61
Sur la première page d'un album, par M. Ant. Clesse. 66
Traduction de l'Art poétique d'Horace, par M. Pierre Moutrieux. 69
Exposé de la question du serment, par M. Jules Declève. 87
Histoire des voies de communication, par terre et par eau, principalement au point de vue du Hainaut, par M. Jules De Soignie, mémoire en réponse à la xie question du programme de 1872 . . . 127
Programme des concours pour l'année 1873. . . . 337

Digitized by Google

CARTE
de
LA PROVINCE DE
HAINAUT.

Annexe de l'Histoire des voies de communication par terre et par eau, principalement au point de vue de cette province, par Jules De Soignie (Mémoire couronné par la Société des sciences, des arts et des lettres du Hainaut)

LÉGENDE.

- Commune.
- Hameau.
- Station. — Chemin de fer
- Chaussée Voie Romaine — Voie Romaine Secondaire
- Routes de l'Etat.
- Routes Provinciales.
- Routes de l'Etat concédées.
- Routes Provinciales concédées.
- Routes Communales concédées.
- Routes Communales ou Particulières.
- Chemins vicinaux améliorés.
- Canaux.
- Rivières.

Raccordement.

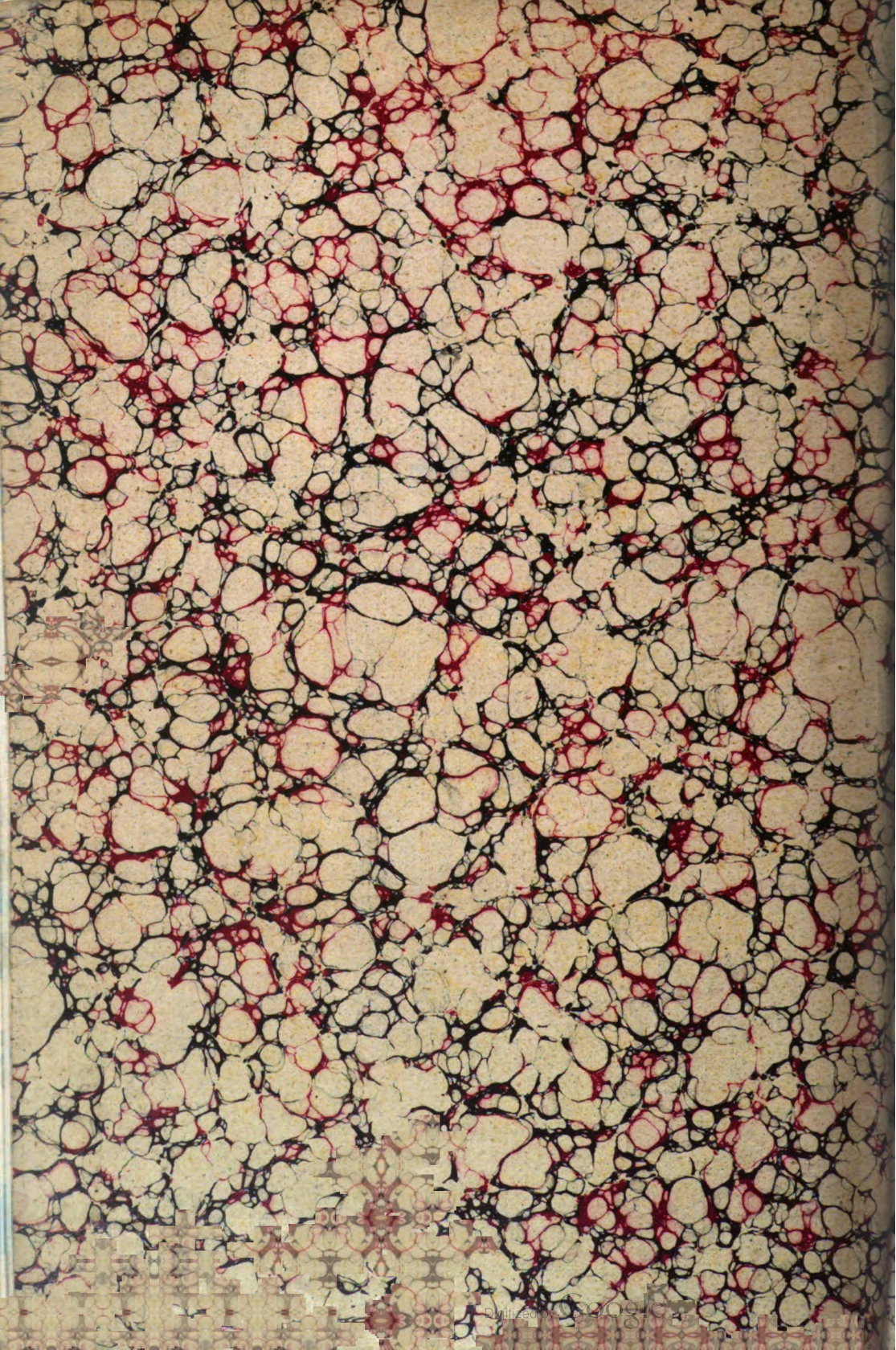
Lieues de 5000 Mètres
1000 2000 3000 4000 5000
Lieues
Vh Meyronnières.

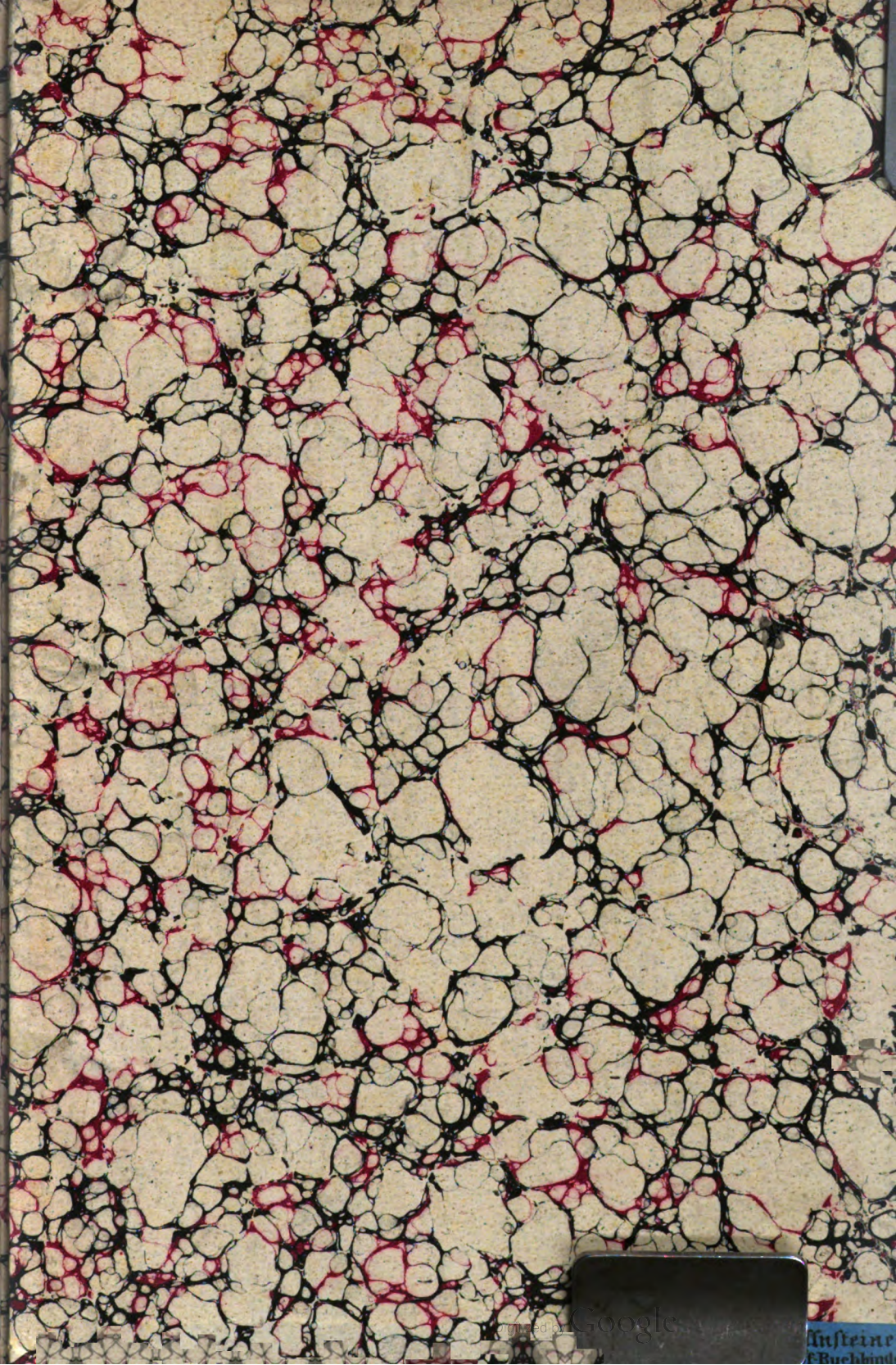
Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google




Digitized by Google